Der Handelskrieg der deutschen Unterseeboote nach Völkerrecht

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer Hohen Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität zu Tübingen

vorgelegt von

Oda von Alvensleben

aus Berlin

Stuttgart
Druck der Deutschen Verlags-Anstalt
1916

Seiner Exzellenz dem Großadmiral

von Tirpitz

gewidmet

Der Handelskrieg der deutschen Unterseeboote nach Völkerrecht

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer Hohen Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität zu Tübingen

vorgelegt von

Oda von Alvensleben

aus Berlin

Stuttgart
Druck der Deutschen Verlags-Anstalt
1916

Referent: Prof. Dr. von Blume

Inhalt

Einleitung

Am 4. Februar 1915 meldete der „Reichsanzeiger" Nr. 29 im amtlichen Teil folgendes:

Bekanntmachung

1. Die Gewässer rings um Großbritannien und Irland einschließlich des gesamten englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden.

2. Auch neutrale Schiffe laufen im Kriegsgebiet Gefahr, da es angesichts des von der britischen Regierung angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Seekrieges nicht immer vermieden werden kann, daß die auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe treffen.

3. Die Schiffahrt nördlich um die Shetlandsinseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste ist nicht gefährdet.

Berlin, den 4. Februar 1915.

Der Chef des Admiralstabs der Marine
v. Pohl.

Denkschrift
der Kaiserlich Deutschen Regierung über Gegenmaßnahmen gegen die völkerrechtswidrigen Maßnahmen Englands zur Unterbindung des neutralen Seehandels mit Deutschland

Seit Beginn des gegenwärtigen Krieges führt Großbritannien gegen Deutschland den Handelskrieg in einer Weise, die allen völkerrechtlichen Grundsätzen Hohn spricht. Wohl hat die britische

Regierung in mehreren Verordnungen die Londoner Seekriegsrechtserklärung als für ihre Seestreitkräfte maßgebend bezeichnet, in Wirklichkeit hat sie sich aber von dieser Erklärung in den wesentlichsten Punkten losgesagt, obwohl ihre eigenen Bevollmächtigten auf der Londoner Seekriegrechtskonferenz deren Beschlüsse als geltendes Völkerrecht anerkannt hatten. Die britische Regierung hat eine Reihe von Gegenständen auf die Liste der Konterbande gesetzt, die nicht oder doch nur sehr mittelbar für kriegerische Zwecke verwendbar sind und daher nach der Londoner Erklärung wie nach allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts überhaupt nicht als Konterbande bezeichnet werden dürfen. Sie hat ferner den Unterschied zwischen absoluter und relativer Konterbande tatsächlich beseitigt, indem sie alle für Deutschland bestimmten Gegenstände relativer Konterbande ohne Rücksicht auf den Hafen, in dem sie ausgeladen werden sollen, und ohne Rücksicht auf ihre feindliche oder friedliche Verwendung der Wegnahme unterwirft. Sie scheut sich sogar nicht, die Pariser Seerechtsdeklaration zu verletzen, da ihre Seestreitkräfte von neutralen Schiffen deutsches Eigentum, das nicht Konterbande war, weggenommen haben. Über ihre eigenen Erklärungen zur Londoner Erklärung hinausgehend, hat sie weiter durch ihre Seestreitkräfte zahlreiche wehrfähige Deutsche von neutralen Schiffen wegführen lassen und sie zu Kriegsgefangenen gemacht. Endlich hat sie die ganze Nordsee zum Kriegsschauplatz erklärt, und der neutralen Schiffahrt die Durchfahrt durch das offene Meer zwischen Schottland und Norwegen wenn nicht unmöglich gemacht, so doch aufs äußerste erschwert und gefährdet, so daß sie gewissermaßen eine Blockade neutraler Küsten und neutraler Häfen gegen alles Völkerrecht eingeführt hat. Alle diese Maßnahmen verfolgen offensichtlich den Zweck, durch die völkerrechtswidrige Lahmlegung des legitimen neutralen Handels nicht nur die Kriegführung, sondern auch die Volkswirtschaft Deutschlands zu treffen und letzten Endes auf dem Wege der Aushungerung das ganze deutsche Volk der Vernichtung preiszugeben.

Die neutralen Mächte haben sich den Maßnahmen der britischen Regierung im großen und ganzen gefügt; insbesondere haben sie es nicht erreicht, daß die von ihren Schiffen völkerrechtswidrig weggenommenen deutschen Personen und Güter von der britischen Regierung herausgegeben worden sind. Auch haben sie

sich in gewisser Richtung sogar den mit der Freiheit der Meere unvereinbaren englischen Maßnahmen angeschlossen, indem sie offenbar unter dem Druck Englands die für friedliche Zwecke bestimmte Durchfuhr nach Deutschland auch ihrerseits durch Ausfuhr- und Durchfuhrverbote verhindern. Vergebens hat die deutsche Regierung die neutralen Mächte darauf aufmerksam gemacht, daß sie sich die Frage vorlegen müsse, ob sie an den von ihr bisher streng beobachteten Bestimmungen der Londoner Erklärung noch länger festhalten könne, wenn Großbritannien das von ihm eingeschlagene Verfahren fortsetzen und die neutralen Mächte alle diese Neutralitätsverletzungen zu Ungunsten Deutschlands länger hinnehmen würden. Großbritannien beruft sich für seine völkerrechtswidrigen Maßnahmen auf die Lebensinteressen, die für das britische Reich auf dem Spiele stehen, und die neutralen Mächte scheinen sich mit theoretischen Protesten abzufinden, also tatsächlich die Lebensinteressen von Kriegführenden als hinreichende Entschuldigung für jede Art der Kriegführung gelten zu lassen.

Solche Lebensinteressen muß nunmehr auch Deutschland für sich anrufen. Es sieht sich daher zu seinem Bedauern zu militärischen Maßnahmen gegen England gezwungen, die das englische Verfahren vergelten sollen. Wie England das Gebiet zwischen Schottland und Norwegen als Kriegsschauplatz bezeichnet hat, so bezeichnet Deutschland die Gewässer rings um Großbritannien und Irland mit Einschluß des gesamten englischen Kanals als Kriegsschauplatz und wird mit allen ihm zu Gebote stehenden Kriegsmitteln der feindlichen Schiffahrt daselbst entgegentreten. Zu diesem Zwecke wird es vom 18. Februar 1915 an jedes feindliche Kauffahrteischiff, das sich auf den Kriegsschauplatz begibt, zu zerstören suchen, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei den Personen und Gütern drohenden Gefahren abzuwenden. Die Neutralen werden daher gewarnt, solchen Schiffen weiterhin Mannschaften, Passagiere und Waren anzuvertrauen. Sodann aber werden sie darauf aufmerksam gemacht, daß es sich auch für ihre eignen Schiffe dringend empfiehlt, das Einlaufen in dieses Gebiet zu vermeiden. Denn wenn auch die deutschen Seestreitkräfte Anweisung haben, Gewalttätigkeiten gegen neutrale Schiffe, soweit sie als solche erkennbar sind, zu unterlassen, so kann es doch angesichts des von der britischen Regierung angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Krieges

nicht immer verhütet werden, daß auch sie einem auf feindliche Schiffe berechneten Angriff zum Opfer fallen. Dabei wird ausdrücklich bemerkt, daß die Schiffahrt nördlich um die Shetlandsinseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste nicht gefährdet ist.

Die deutsche Regierung kündigt diese Maßnahme so rechtzeitig an, daß die feindlichen wie die neutralen Schiffe Zeit behalten, ihre Dispositionen wegen Anlaufens der am Kriegsschauplatz liegenden Häfen danach einzurichten. Sie darf erwarten, daß die neutralen Mächte die Lebensinteressen Deutschlands nicht weniger als die Englands berücksichtigen und dazu beitragen werden, ihre Angehörigen und deren Eigentum vom Kriegsschauplatze fernzuhalten. Dies darf um so mehr erwartet werden, als den neutralen Mächten auch daran liegen muß, den gegenwärtigen verheerenden Krieg so bald als möglich beendigt zu sehen.

Berlin, den 4. Februar 1915.

Nach Ablauf der in der Bekanntmachung gewährten vierzehntägigen Frist begann am 18. Februar 1915 der Unterseebootskrieg, dem in Jahresfrist 613 englische Handelsschiffe mit 1 284 116 Bruttoregister-Tonnengehalt zum Opfer gefallen sind.[1])

Die völkerrechtliche Betrachtung beschäftigt sich nicht mit den Erfolgen, sondern mit den Mitteln, mit denen sie erreicht wurden, und mit den rechtlichen Folgen, die sie gezeitigt haben. Im vorliegenden Falle untersucht sie das Vorgehen der deutschen Unterseeboote gegen die feindlichen Handelsschiffe sowohl wie dessen Wirkung auf die Neutralen auf seine Berechtigung hin und betrachtet die Konsequenzen, die aus gerechtfertigter oder ungerechtfertigter Schädigung der Neutralen erwachsen können. Sie hat sich dabei nicht von politischen Erwägungen leiten zu lassen, wie dies in den Veröffentlichungen, die der Unterseebootskrieg bisher hervorgerufen hat, leider nur zu oft der Fall gewesen ist, sondern sie soll den Tatbestand mit wissenschaftlicher Objektivität prüfen, ihre Folgerungen nicht subjektivem Empfinden, sondern dem geltenden Recht entnehmen und, wo dieses nicht ausreicht, sie zum mindesten den Grundtendenzen des Völkerrechts anpassen und in Analogie mit der bisherigen Rechtsentwicklung die Wege zu weisen versuchen,

auf denen das der neuen Sachlage entsprechende Recht gefunden werden kann.

Der Tatbestand, auf den die vorliegende Untersuchung sich erstreckt, ist folgender:

Die deutsche Regierung hat die Gewässer rings um Großbritannien und Irland zum Kriegsgebiet erklärt und sich die Vernichtung aller feindlichen Handelsschiffe innerhalb dieses Gebiets zum Ziele gesetzt. Dementsprechend haben die deutschen Unterseeboote, soweit es ihnen möglich war, alle feindlichen Handelsschiffe in diesem Gebiete zerstört, und zwar aus näher zu untersuchenden Gründen zum Teil durch warnungslose Torpedierung. Dabei sind neutrale Personen ums Leben gekommen und neutrale Güter vernichtet worden. Das gleiche ist bei Vernichtung feindlicher Handelsschiffe durch die zwecks Absperrung des Kriegsgebietes deutscherseits gelegten Minen der Fall. Diesem Minengürtel sind auch neutrale Schiffe zum Opfer gefallen. Neutrale Handelsschiffe, die wegen Beförderung von Konterbande der Beschlagnahme verfallen waren, sind in den meisten Fällen, wo sie von Tauchbooten angehalten wurden, aus später zu erörternden Gründen versenkt worden. In einzelnen Fällen ist es auch vorgekommen, daß infolge des englischen Flaggenmißbrauchs neutrale Handelsschiffe, deren Verhalten Anlaß zu Verdacht gab, für feindliche angesehen und versenkt worden sind. Aus diesem Tatbestand ergibt sich nun eine Reihe völkerrechtlicher Fragen, mit denen die Untersuchung sich zu befassen haben wird.

Erstes Kapitel

Unterseebootskrieg und Blockade

§ 1. Stellt der Unterseebootskrieg eine Blockade dar?

Die Frage, ob der Unterseebootskrieg Blockade sei, wird der Untersuchung nicht ohne Absicht vorangestellt. Sind nämlich die zum Kriegsgebiet erklärten Gewässer Blockadegebiet, so sind alle Schiffe, die sie durchfahren, feindliche sowohl als neutrale, Blockadebrecher und können als solche behandelt werden. Dann ist die Frage, ob neutrale Schiffe im Kriegsgebiet die gleiche Behandlung erfahren dürfen wie feindliche, grundsätzlich zu bejahen, die Frage nach der Schadensersatzpflicht den Neutralen gegenüber zu verneinen. Damit wäre die Aufgabe wesentlich vereinfacht.

Zur Beantwortung der Frage ist zunächst der Begriff der Blockade klarzustellen.

Nach herrschender Meinung[2]) ist die Blockade die durch Kriegsschiffe aufrechterhaltene Absperrung eines feindlichen oder vom Feinde besetzten (eigenen, neutralen oder staatslosen) Küstengebietes (Hafen, Flußmündung) zum Zweck der Unterbindung des Seehandels und -verkehrs.

Worauf ist dieser Begriff zurückzuführen?

Die erste allgemeinverbindliche Regelung erfuhr die Blockade in der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856. Vorher herrschte, wie überhaupt im Seekriegsrecht so auch in Hinsicht auf die Regeln der Blockade, größte Rechtsunsicherheit. Die Bestimmung der Pariser Deklaration wurde dann weiter ausgebaut in der Londoner Erklärung über das Seekriegsrecht vom 26. Februar 1909. Die Artikel dieser sogenannten Londoner Deklaration, die von Deutschland, den Vereinigten Staaten von Amerika, Österreich, Spanien, Frankreich, England, Italien, Japan, Holland und Rußland signiert, aber wegen der Ablehnung, die

sie im englischen Oberhause erfuhr, nicht ratifiziert worden ist, können gleichwohl in weitem Umfang als geltendes Völkerrecht angesehen werden, denn in ihrer „Einleitenden Bestimmung“ wird erklärt, daß die Signatarmächte in der Feststellung einig seien, daß die in den folgenden Kapiteln enthaltenen Regeln im wesentlichen den allgemein anerkannten Grundsätzen des internationalen Rechts entsprächen. Deutschland übernahm denn auch die Bestimmungen der Londoner Deklaration unverändert in seine Prisenordnung, die am 3. August 1914 veröffentlicht und erst Ende April 1915 infolge des Verhaltens der Gegner verschärft worden ist. Frankreich, England und Rußland äußerten gleichfalls im Beginn des Krieges die Absicht, soweit wie möglich in Übereinstimmung mit der Londoner Deklaration zu handeln, wenn sie auch bald in allen wesentlichen Punkten davon abwichen.[3]) Man ersieht daraus jedenfalls, daß die prinzipielle Geltung der Grundsätze der Londoner Deklaration von keiner Seite bezweifelt wurde. Es können daher im allgemeinen Begriffsbestimmung, Erfordernisse und Rechtswirkungen der Blockade aus der Londoner Deklaration entnommen werden.[4])

Zur Entscheidung der Frage, ob der Unterseebootskrieg Blockade sei, kommen folgende Erfordernisse der rechtsgültigen Blockade in Betracht:

1. Die Blockade muß effektiv sein, das heißt, sie muß durch eine Streitmacht aufrechterhalten werden, die hinreicht, um den Zugang zur feindlichen Küste in Wirklichkeit zu verhindern (Art. 2, Lond. Dekl.).

2. Die Blockade muß auf die feindlichen oder vom Feinde besetzten Häfen und Küsten beschränkt werden (Art. 1, Lond. Dekl.); den Zugang zu neutralen Häfen und Küsten dürfen die blockierenden Streitkräfte nicht versperren (Art. 18, Lond. Dekl.).

3. Die Blockade muß endlich, um rechtlich wirksam zu sein, gemäß Art. 9 (Lond. Dekl.) erklärt und gemäß Art. 11 und 16 (Lond. Dekl.) bekanntgegeben werden (Art. 8, Lond. Dekl.).

Gegen eine allen rechtlichen Erfordernissen entsprechende Blockade Widerstand zu leisten, ist den Neutralen als Vereitelung einer rechtmäßigen Kriegsoperation untersagt (Heilborn).

Entspricht nun der Unterseebootskrieg diesen Erfordernissen? Kann er nach seiner tatsächlichen Ausgestaltung Blockade sein?

Der Unterseebootskrieg hat allerdings das gleiche Endziel wie die Blockade: England soll nach Möglichkeit von allem Seeverkehr abgeschnitten werden. Aber nicht auf dem Wege einer Blockade im üblichen Sinne des Völkerrechts.

Zu erwägen ist, ob zum Begriff der Effektivität nicht die Sichtbarkeit der blockierenden Streitkräfte gehört. „Die Blockade übt so lange Rechtswirkungen aus, als die tatsächlichen Voraussetzungen der Rechtsgültigkeit ihrer Errichtung unverändert vorliegen," sagt Schramm. Entfernen sich z. B. die blockierenden Schiffe, es sei denn vorübergehend wegen schlechten Wetters (Art. 4, Lond. Dekl.), so sind diese Voraussetzungen aufgehoben. In solchem Fall könnten neutrale Schiffe bisher blockierte Plätze anlaufen, ohne sich eines Blockadebruchs schuldig zu machen. Sind indessen die blockierenden Streitkräfte unsichtbar, so wird es schwierig, wenn nicht unmöglich sein, festzustellen, ob die Blockade noch tatsächlich besteht, und die neutrale Schiffahrt wird sich in einer wesentlich schwierigeren und gefahrvolleren Lage befinden. Dagegen wäre die blockierende Macht in solchem Falle ungerecht bevorteilt, denn das Verborgenbleiben der wahren Stärke der Blockadeflotte ist der Vorteil jedes Blockierenden[5]). Nicht allein, daß ihre eventuelle Schwäche vom Gegner, dem sie nicht bekannt ist, nicht zu Angriffszwecken oder von Handelsschiffen nicht zu erfolgreichem Blockadebruch ausgenutzt werden kann, sondern es ist ihr auch die Möglichkeit gegeben, eine Papierblockade[6]) auszuüben, ohne daß es ihr so leicht nachgewiesen werden kann. Sehr richtig sagt Rehm:[7]) „Es wäre unbillig, dem zu Verpflichtenden eine Verpflichtung durch tatsächliche Kraft aufzuerlegen, ohne die Verpflichtung davon abhängig zu machen, daß er nachprüfen kann, ob diese Kraft auch wirklich vorhanden ist. Ohne ausdrückliche Vorschrift kann eine solche Unbilligkeit nicht angenommen werden."

Es erscheint daher unsicher, ob eine Blockade, die nur von Unterseebooten durchgeführt wird, sich mit der Forderung der Effektivität in ihrer bisherigen Bedeutung vereinbaren läßt.

Der zweiten Forderung, daß die Blockade sich auf die feindlichen oder vom Feinde besetzten Häfen und Küsten beschränken solle und den Zugang zu neutralen Häfen und Küsten nicht versperren dürfe, entspricht der deutsche Unterseebootskrieg insoweit, als die Kriegsgebietserklärung vom 4. Februar 1915 den Zugang

zu neutralen Häfen und Küsten ausdrücklich freigibt. „Die Schiffahrt nördlich um die Shetlandsinseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee, und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste ist nicht gefährdet." Da die Dreiseemeilengrenze nicht durch internationales Recht allgemeinverbindlich festgelegt ist,[8]) läßt sich darüber streiten, wie weit der Begriff der feindlichen und vom Feinde besetzten Häfen und Küsten zu fassen sei, und ob die zum Kriegsgebiet erklärten Gewässer darüber hinausgehen oder nicht.

Läßt sich nun nicht mit Bestimmtheit aussagen, ob der Unterseebootskrieg den beiden ersten Forderungen der Blockade entspricht oder nicht, so ist doch jedenfalls sicher, daß die nach Art. 8 (Lond. Dekl.) erforderliche Blockadeerklärung niemals stattgefunden hat. Dieser Umstand allein würde genügen, um zu beweisen, daß der Unterseebootskrieg keine Blockade ist, denn er zeigt deutlich, daß eine Blockade nicht in der Absicht der deutschen Regierung lag. Sie beabsichtigt der Erklärung nach, lediglich den feindlichen Handel zu treffen. Den Neutralen wird das Befahren der zum Kriegsgebiet erklärten Gewässer nicht verboten; sie werden nur vor der damit verbundenen Gefahr gewarnt.[9]) Daß diese Warnung zugleich bezweckt, den Handel der Neutralen mit England einzuschränken, ändert nichts an dem Umstand, daß ein Verkehrsverbot für sie weder beabsichtigt noch ausgesprochen ist. Demgemäß wird die Nichtbeachtung der Warnung auch nicht als Blockadebruch angesehen und nicht mit Einziehung bestraft.[10]) Die Bezeichnung „Unterseebootsblockade", die sich zu Unrecht in der neuesten Völkerrechtsliteratur eingebürgert hat, ist daher als irreführend fallen zu lassen; eine Blockade im Sinne des bisherigen Völkerrechts stellt der Unterseebootskrieg jedenfalls nicht dar.

§ 2. Rechtliche Bedeutung und Wirkung der Kriegsgebietserklärung

Es ist festgestellt worden, daß die deutsche Erklärung vom 4. Februar 1915 keine Blockade im bisherigen Sinn des Völkerrechts bedeutet. Aber dieses negative Ergebnis befriedigt nicht, die Frage nach ihrer rechtlichen Bedeutung und Wirkung bleibt bestehen. Es hat nur eine Einschränkung der für ihre Lösung in Betracht zu ziehenden Möglichkeiten stattgefunden. Zunächst

wird festgestellt werden müssen: was ist Kriegsgebiet? Der Begriff „Kriegsgebiet" ist in dieser Ausprägung ein Novum. Auch hier wird man am besten wieder negativ vorgehen, in der Weise, daß man sich zunächst die Frage vorlegt: was ist Kriegsgebiet nicht?

Die völkerrechtliche Literatur vor dem Kriege kennt nur die Begriffe Kriegsschauplatz (Kriegsfeld) und Kriegstheater. Deckt sich vielleicht einer dieser Begriffe mit dem des Kriegsgebiets?

Kriegsschauplatz bedeutet nach herrschender Meinung das Gebiet, auf dem die Vornahme militärischer Maßnahmen rechtlich zulässig ist, ganz abgesehen davon, ob sie tatsächlich erfolgt oder nicht.[11] Daß „Kriegsgebiet" hiermit nicht gleichbedeutend sein kann, bedarf kaum der Erörterung. Das Gebiet, auf dem die Vornahme militärischer Maßnahmen rechtlich zulässig ist, umfaßt den ganzen Hoheitsbereich der kriegführenden Staaten zu Wasser und zu Lande und die hohe See, hat also eine weit größere Ausdehnung als das auf bestimmte Gewässer beschränkte Kriegsgebiet.

Vom Kriegsschauplatz unterscheidet die Theorie den engeren Begriff des Kriegstheaters als denjenigen Teil der Erdoberfläche — oder speziell im Seekriege, des Seegebiets —, auf dem Feindseligkeiten tatsächlich sich abspielen gegenüber demjenigen, in dem die rechtliche Möglichkeit dazu gegeben ist.[12] Deutschland hat dieser Unterscheidung verschiedentlich rechtliche Bedeutung beizulegen versucht. So verlangte es im Burenkrieg, anläßlich der Aufbringung der deutschen Postdampfer „Herzog", „General" und „Bundesrat" von England die Zusicherung, daß deutsche Postdampfer in einer gewissen Entfernung vom Kriegstheater (nördlich von Aden) auf bloßen Verdacht hin überhaupt nicht mehr angehalten werden sollten. Diese Zusicherung wurde auch gewährt, und damit schien die Möglichkeit gegeben, einen völkerrechtlichen Begriff des Kriegstheaters zu gewinnen. Später wurde diese Unterscheidung auch von der deutschen Abordnung auf der zweiten Haager Konferenz vertreten, gelegentlich der Beratungen über die 24-Stunden-Regel.[13] Deutschland sprach damals den Wunsch aus, daß die zeitliche Beschränkung des Aufenthalts der Kriegsschiffe kriegführender Staaten in neutralen Häfen nur in der Nähe des Kriegstheaters durch internationale Vereinbarung geregelt werde, und zwar sollte unter Kriegstheater

das Meeresgebiet zu verstehen sein, „auf dem eine kriegerische Operation sich vollzieht oder eben vor sich gegangen ist oder auf dem eine solche Operation infolge der Anwesenheit oder Annäherung von Streitkräften beider Kriegführenden vor sich gehen kann. Die Anwesenheit oder die Annäherung der beiden Gegner — „qui sont à une proximité relative“ — ist Voraussetzung für die Anwendung des Begriffes „Kriegstheater“. Auf diejenigen Gegenden, in denen ein einzelner Kreuzer das Anhaltungs- und Durchsuchungsrecht ausübt oder in denen sich Seestreitkräfte des einen Kriegführenden allein aufhalten, ist der Begriff nicht anwendbar.“ [14]) — Desgleichen wollte Deutschland das Minenlegen auf hoher See auf ein enger begrenztes Gebiet eingeschränkt wissen, das Admiral Siegel, ebenfalls auf der zweiten Haager Konferenz, während der Beratungen über die Minenfrage folgendermaßen definierte: „Sera considéré comme théâtre de guerre l'espace de mer sur lequel se fait ou vient de se faire une opération de guerre ou sur lequel une pareille opération pourra avoir lieu par suite de la présence ou de l'approche des forces navales des deux belligérants.“ [15]) — Die Versuche Deutschlands scheiterten jedoch am Widerstande der englischen und der japanischen Abordnung. [16]) Der Begriff erlangte also keine rechtliche Bedeutung, aber die genaue Bestimmung, die er durch die deutsche Abordnung erfahren hat, erlaubt es, ihn zum Vergleich heranzuziehen. — Kriegstheater bedeutet danach ein durch eine eben stattgehabte oder gegenwärtig oder in nächster Zukunft stattfindende kriegerische Operation und die Anwesenheit der Streitkräfte beider kriegführenden Mächte genau bestimmtes Gebiet, auf das die Ausübung gewisser kriegerischer Handlungen und kriegsrechtlicher Befugnisse beschränkt ist. — Vertragsmäßige Beschränkung kriegerischer Handlungen auf ein bestimmtes Gebiet kennt das geltende Völkerrecht. So wurden im Versailler Waffenstillstand vom 28. Januar 1871 [17]) die Feindseligkeiten auf die Departements Doubs, Jura und Côte d'Or und auf die Belagerung von Belfort beschränkt. [18]) — Auch die Kriegsgebietserklärung scheint eine Beschränkung zu bezwecken, aber nicht eine vertragsmäßige, sondern eine einseitige. — Deutschland hat nicht als erster Staat diesen Begriff verwertet — in dem der deutschen Erklärung vorangegangenen Nordsee-Erlaß der britischen Admiralität vom 3. November 1914 wird die ganze Nordsee zum Kriegsgebiet (military

area) erklärt. Innerhalb dieses Gebiets, so kündigt der Erlaß an, werden alle Arten von Handelsschiffen aller Länder, Fischerfahrzeuge und alle anderen Schiffe den schwersten Gefahren ausgesetzt sein sowohl durch Minen wie durch Kriegsschiffe, die Tag und Nacht wachsam nach verdächtigen Fahrzeugen forschen. Es werden daher alle Schiffe gewarnt, dieses Gebiet zu befahren, außer in genauer Übereinstimmung mit Weisungen der Admiralität. Es wird angekündigt, daß vom 5. November ab alle Schiffe, die eine vom nördlichen Punkt der Hebriden durch die Färöerinseln nach Island gezogene Linie überfahren, dies auf eigene Gefahr tun. Weiterhin wird Schiffen aller Länder, die mit neutralen Ländern Handel zu treiben wünschen, der Weg durch den englischen Kanal und die Straße von Dover an der Ostküste Englands entlang bis zu den Farninseln[19]) angewiesen, von wo ihnen eine — was Großbritannien anbetrifft — sichere Route nach Lindesnaes zugesichert wird. Von dort aus sollen sie sich, entsprechend ihrem Bestimmungsort, nach Süden oder nach Norden wenden, indem sie sich der Küste so nahe als möglich halten. Die geringste Abweichung von diesem Kurs kann verhängnisvolle Folgen nach sich ziehen.

Es wird also durch diesen Erlaß die Nordsee zu einem Gebiet erklärt, in dem eine erhöhte kriegerische Tätigkeit stattfinden soll, sowohl durch Minenlegung als durch kreuzende Kriegsschiffe. Das Befahren dieses Gebietes wird der neutralen Schiffahrt zwar nicht expressis verbis verboten, doch wird ihr die erhöhte Gefahr ausdrücklich dargelegt, sie wird aufs deutlichste, man kann fast sagen, in drohendem Ton vor der Gefahr gewarnt, und jegliche Verantwortung für ein durch Nichtbeachtung der Warnung hervorgerufenes Unglück wird abgelehnt. Dem Handel mit den Neutralen wird die Fahrt an englischen und neutralen Küsten entlang unter englischer Kontrolle empfohlen, der neutrale Handel mit Deutschland findet keine Erwähnung.[20])

In Erwiderung darauf erklärt der deutsche Erlaß vom 4. Februar die Gewässer rings um Großbritannien und Irland einschließlich des gesamten englischen Kanals zum Kriegsgebiet und kündigt an, daß Deutschland mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln der feindlichen Schiffahrt daselbst entgegentreten wird. Jedes feindliche Kauffahrteischiff, das sich in dieses Gebiet begibt, wird nach Möglichkeit daselbst zerstört werden, und, da

es nicht immer möglich sein wird, die Personen und Gütern drohenden Gefahren abzuwenden, werden die Neutralen gewarnt, solchen Schiffen weiterhin Mannschaften, Passagiere und Waren anzuvertrauen. Sodann werden sie darauf aufmerksam gemacht, daß es sich für ihre eigenen Schiffe dringend empfehle, das Einlaufen in dieses Gebiet zu vermeiden. „Denn wenn auch die deutschen Seestreitkräfte Anweisung haben, Gewalttätigkeiten gegen neutrale Schiffe, soweit sie als solche erkennbar sind, zu unterlassen, so kann es doch, angesichts des von der britischen Regierung angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Krieges, nicht immer verhütet werden, daß auch sie einem auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe zum Opfer fallen." — Die Schiffahrt nördlich um die Shetlandsinseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee, und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste wird als nicht gefährdet angegeben.

Ähnlich wie im britischen Nordsee-Erlaß wird also hier ein Meeresgebiet zu einer Zone besonderer kriegerischer Tätigkeit und erhöhter Gefahr für die Schiffahrt erklärt, und auch hier wird der neutralen Schiffahrt ein gefahrloser Weg angewiesen. Das Befahren des Kriegsgebiets ist gleichfalls nicht verboten, es wird aber davor gewarnt. Daß England nur dem Handel mit neutralen Ländern einen Weg anweist,[21]) während Deutschland wohl allen neutralen Schiffen anrät, nur die ungefährdeten Gewässer zu befahren, diese aber keinen Zugang zu englischen Küsten enthalten, bedeutet nur einen äußerlichen Unterschied und bezweckt in der Wirkung das gleiche.

In keiner der beiden Erklärungen ist ausgesprochen, daß man von jetzt ab die kriegerischen Handlungen auf besagte Gebiete beschränken wolle, derart, daß etwa eine Zerstörung feindlicher Kauffahrteischiffe anderswo als in den Gewässern des Kriegsgebietes künftig unterbleiben solle. Das ist auch in der Tat nicht geschehen, wie man z. B. an der Tätigkeit der deutschen Unterseeboote im Mittelmeer und im Atlantischen Ozean, der englischen in der Ostsee und im Marmarameer erkennen kann. Wohl aber ist die Minensperre, die das Kriegsgebiet von der freien See scheidet, nirgends anders in der Ausdehnung zur Anwendung gelangt, und auch die Tätigkeit der Unterseeboote hat nirgends sonst eine solche Intensität gezeigt. Man kann daher wohl, wenn

auch mit einigem Vorbehalt, von einer Beschränkung in der Anwendung gewisser Kriegsmittel auf das Kriegsgebiet reden. — Hier scheint nun eine Übereinstimmung mit dem Begriffe des Kriegstheaters aufzutauchen. Man erinnert sich: auch beim Kriegstheater war ja von einer Einschränkung gewisser Kriegsmittel auf ein bestimmtes Gebiet die Rede gewesen. Darauf war ja das deutsche Bestreben schon zu wiederholten Malen ausgegangen. Aber, war es allein diese Beschränkung, die den Begriff des Kriegstheaters ausmachte? Es ist gezeigt worden: zum Begriff des Kriegstheaters war die Anwesenheit der Streitkräfte beider Kriegführenden unerläßlich. Ist sie das auch hier? Betrachtet man die englische Kriegsgebietserklärung daraufhin, so sieht man, daß sie sich offiziell rein defensiven Charakter beilegt. Sie leitet die Notwendigkeit dieser „neuartigen" Maßnahme aus dem Englands Flotte anvertrauten Schutz der neutralen Schiffahrt gegen das von ihr behauptete völkerrechtswidrige Ausstreuen unverankerter Minen durch Deutschland her.[22]) Ihre Maßnahmen — Errichtung einer Minensperre und Stationierung von Wachtschiffen — zielen also auf ein Fernhalten des Feindes, nicht auf ein Herbeiführen kriegerischer Entscheidung. Die Anwesenheit der Streitkräfte beider Gegner ist nicht vorgesehen, um dem in Frage kommenden Seegebiet den Charakter eines Kriegsgebiets zu erteilen. Es handelt sich um rein einseitige kriegerische Maßnahmen. — Das gleiche kann von der deutschen Kriegsgebietserklärung gesagt werden. Sie trägt zwar ihren offensiven Charakter deutlich zur Schau, richtet ihre Spitze aber ausdrücklich gegen den feindlichen Handel, nicht gegen die feindliche Seestreitmacht. Auch hier sind also die Operationen einseitig gedacht, und es wird für das Kriegsgebiet die Anwesenheit der Streitkräfte beider Kriegführenden nicht gefordert. Wenn diese dennoch stattfindet, und dieses wird, da die Nordsee ja von beiden Kriegführenden zum Kriegsgebiet erklärt ist, zweifellos dort der Fall sein, so ist dieses Zusammentreffen zufällig, und es fehlt wiederum der andere Bestimmungsgrund des Kriegstheaters: daß diese Streitkräfte zum Zwecke kriegerischer Operationen gegeneinander dort anwesend sind. — Ein weiterer Unterschied mehr äußerlicher Art läßt sich darin feststellen, daß das Kriegstheater im Sinne der deutschen Anträge niemals dauernd festgelegt war. Es war bestimmt durch die Anwesenheit der Seestreitkräfte beider Kriegführenden und

durch das unmittelbar vergangene, gegenwärtige oder unmittelbar bevorstehende Stattfinden kriegerischer Operationen. Ein lokaler Bestimmungsgrund des Kriegstheaters war also nicht gegeben, seine Örtlichkeit konnte sich von Tag zu Tag, von Stunde zu Stunde ändern, je nachdem die Streitkräfte der Kriegführenden den Platz wechselten. Auch bedurfte das Kriegstheater weder einer Ankündigung noch war eine solche bei seinem ständigen Wechsel möglich; denn für eine Ankündigung dieser Art ist eine gewisse Dauer unerläßliche Vorbedingung. Beides, sowohl Dauer wie Ankündigung haben wir aber als Charakteristika des Kriegsgebietes erkannt. Kriegsgebiet erweist sich somit als nicht identisch mit Kriegstheater. Wohl schließt der eine Begriff den anderen nicht aus: es vermögen innerhalb des umfassenderen Kriegsgebietes verschiedene Kriegstheater Platz zu finden, ohne daß aber die beiden Begriffe dabei zueinander in Beziehung treten. Ihr Inhalt ist ein völlig verschiedener.

Kriegsgebiet ist abweichend vom Kriegstheater ein Gebiet, in dem Streitkräfte einer kriegführenden Macht zum Zwecke einseitiger Operationen sich aufhalten. Es erhebt sich nun weiter die Frage: Wozu bedarf es einer Kriegsgebietserklärung? Ist nicht die Vornahme völkerrechtlich zulässiger Operationen auf dem ganzen Kriegsschauplatz ohne weiteres gestattet? Eine Erklärung hätte sehr wahrscheinlich nicht stattgefunden, hätte ihr nicht die Absicht zugrunde gelegen, bestimmte erwünschte Wirkungen zu erzielen. Sowohl durch die deutsche wie durch die englische Erklärung werden zwei Ziele angestrebt:

1. Die Neutralen sollen durch die Warnung vom Aufsuchen des Kriegsgebiets abgeschreckt werden.

2. Es soll durch die Erklärung der betreffenden Gewässer zum Kriegsgebiet und durch die entschiedene Mahnung, diesem fernzubleiben, die Rechtswirkung hervorgerufen werden, daß bei vorkommenden Unfällen der Neutralen die Verantwortung dafür ihnen selbst zufällt und ein Schadensersatzanspruch den Kriegführenden gegenüber nicht geltend gemacht werden kann.

Zum ersten Punkt ist zu bemerken, daß das Fernbleiben der Neutralen vom Kriegsgebiete nicht weniger als in ihrem eigenen Interesse auch in dem der Kriegführenden liegt, daß also die Warnung nicht nur eine Freundlichkeit gegen die Neutralen bedeutet oder auch die Erfüllung der Pflicht, für die Sicherheit der friedlichen Schiffahrt alle möglichen Vorsichtsmaßregeln zu treffen,[23]) sondern

gleichzeitig die größere Bewegungsfreiheit und die Möglichkeit rücksichtsloseren Vorgehens für die im Kriegsgebiet operierenden eigenen Streitkräfte sichern sowie besonders auch den Handel des Gegners einschränken soll.[24]) — Über den zweiten Punkt gehen die Meinungen auseinander. Meurer und Wehberg bejahen den Wegfall der Schadensersatzpflicht auf Grund der Erklärung, Heilborn verneint ihn.

Gewiß ist, daß eine einseitige Erklärung kein neues Recht setzen kann. Es können daher auch nicht Maßnahmen, die bisher völkerrechtswidrig waren, durch eine vorherige Ankündigung in erlaubte verwandelt werden. Wäre das Minenlegen auf offener See verboten, so könnte eine Schadensersatzpflicht nicht dadurch aufgehoben werden, daß die Minensperre vorher bekanntgegeben worden ist. Nun besteht aber, trotz der Bemühungen Englands auf der zweiten Haager Konferenz, kein Verbot des Minenlegens auf offener See.[25]) Es sind außer einigen Vorschriften, die sich auf die Konstruktion der Minen sowie auf ihre spätere Beseitigung beziehen,[26]) nur folgende Vereinbarungen getroffen worden:

1. Das Verbot des Legens von Minen vor den Häfen und Küsten des Gegners mit dem alleinigen Zweck, die Handelsschiffahrt des Gegners zu unterbinden (Art. 2, 8. Abk.).

2. Die Verpflichtung für die Kriegführenden, sobald es die militärischen Rücksichten gestatten, den Neutralen die durch Minenlegung gefährdeten Gebiete bekanntzugeben (Art. 3, 8. Abk.).

Die erste Bestimmung ist von Deutschland und Frankreich vorbehalten worden. Auch wird sie kaum je geltend gemacht werden können, denn Minen haben wohl immer auch den Nebenzweck, die feindlichen Seestreitkräfte zu gefährden, und wo dies nicht der Fall sein sollte, wird es doch wenigstens behauptet werden können. Die zweite Forderung wird gleichfalls leicht mit der Geltendmachung militärischer Rücksichten abgelehnt werden können. Eine Schadensersatzpflicht den Neutralen gegenüber kann darum nur in den seltensten Fällen festgestellt werden.

Die Kriegsgebietserklärung ist eine Generalnotifikation der Minensperre. Die Neutralen werden also aus Minenschaden keinen Ersatz beanspruchen können. — Die Auffassung, das Kriegsgebiet könne mit einem Schlachtfeld gleichgestellt werden, auf dem auch Neutrale, die dort nichts zu suchen hätten, für etwa erlittenen Schaden keinen Ersatz beanspruchen könnten, ist wohl unzutreffend. Ein Schlachtfeld ist das Kriegsgebiet gewiß nicht,

denn es sind nicht notwendig kriegerische Aktionen der beiden feindlichen Streitkräfte gegeneinander dort beabsichtigt. Mit dieser Begründung kann eine Schadensersatzpflicht, falls eine solche besteht, nicht aus der Welt geschafft werden. Eine andere rechtliche Bedeutung als diejenige, die sie als Notifikation der Minensperre hat, kann der Kriegsgebietserklärung aus geltendem Völkerrecht nicht zugebilligt werden. Neues Recht zu setzen, ist aber eine einseitige Erklärung an sich nicht imstande. Sollte sich im weiteren herausstellen, daß innerhalb des Kriegsgebiets völkerrechtswidrige Beschädigungen der Neutralen oder auch völkerrechtswidrige Maßnahmen gegen die Gegner stattgefunden haben, so wird die Ablehnung eines Schadensersatzanspruches auf Grund der vorher erfolgten Ankündigung in der Kriegsgebietserklärung nicht zulässig sein.

Es wird weiter noch zu untersuchen sein, ob etwa die Kriegsgebietserklärung irgendeine rechtliche Bindung gegen die erklärende Partei selbst begründet, in der Art, daß dadurch Maßnahmen, die an sich oder als Repressalie, die nur im Kriegsgebiet vorgenommen werden soll, nicht völkerrechtswidrig wären, wenn außerhalb desselben vorgenommen, völkerrechtswidrig werden. Es ist schon weiter oben betont worden, daß weder in der englischen noch in der deutschen Kriegsgebietserklärung eine Selbstbindung der erklärenden Partei ausgesprochen ist, die sie für ihre Maßnahmen auf das Kriegsgebiet beschränken müßte. Wohl ist von beiden Parteien ein bestimmtes Gebiet der neutralen Schiffahrt ausdrücklich als gefahrfrei angewiesen. Diese ausdrückliche Erklärung wird als bindend gegen die erklärende Partei angesehen werden müssen. Die im Kriegsgebiet angewandten Maßnahmen, die die neutrale Schiffahrt gefährden, werden in der gewährten Freizone nicht angewendet werden dürfen. Darüber hinaus ist eine Bindung der erklärenden Parteien nicht gegeben. Da die Kriegsgebietserklärung selbst vom Kriegführenden nicht verlangt werden konnte, d. h. keine Pflicht desselben bedeutete, kann sie auch keine weitere Bindung desselben begründen, als von ihm selbst beabsichtigt und ausgesprochen ist. Der Kriegführende wird also, da er eine Beschränkung auf das Kriegsgebiet nicht ausdrücklich ausgesprochen hat, seine Maßnahmen auf jedes andere Gebiet ausdehnen können mit Ausnahme der von ihm selbst ausdrücklich im Interesse der neutralen Schiffahrt freigegebenen Zone.

Zweites Kapitel

Der Unterseebootskrieg gegen die feindlichen Handelsschiffe

I. Die Zerstörung

1.

Es ist versucht worden, Umfang und rechtliche Wirkung des Begriffes „Kriegsgebiet" klarzulegen, und es ist nun auf die Art und Weise der Kriegführung innerhalb dieses Gebietes näher einzugehen. Man hat gesehen: gegen die Minenlegung ließ sich, sobald die Neutralen von ihr in Kenntnis gesetzt waren, rechtlich nichts einwenden. Verhält es sich aber gleicherweise mit der deutschen Unterseebootskriegführung? Die Bekanntmachung vom 4. Februar 1915 kündigt an: „Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden." — Leitet diese Ankündigung eine neue, bisher unbekannte Art der Kriegführung ein, gegen die sich der Vorwurf der Völkerrechtswidrigkeit erheben läßt? — Dieser Vorwurf ist erhoben worden von seiten unserer Gegner sowohl als der Neutralen. Das Vorgehen der deutschen Unterseeboote ist als völkerrechtswidrig bezeichnet worden, im Hinblick auf die fast ausnahmslose Zerstörung der Prisen, auf die warnungslose Torpedierung feindlicher Handelsschiffe, der versehentlich in einzelnen Fällen auch neutrale Dampfer zum Opfer fielen; schließlich auf das Unterlassen der Rettung von Mannschaften und Passagieren torpedierter Schiffe, das mit der Beschaffenheit der Unterseeboote zusammenhängt. Letzterer Umstand läßt die warnungslose Torpedierung besonders völkerrechtlich bedenklich erscheinen, da die für den Handelskrieg vorgeschriebene Rettung der Passagiere und Mannschaften weder vorher noch in den meisten Fällen, der

Natur und Kampfweise der Unterseeboote entsprechend, nachher bewerkstelligt werden kann.

Bevor auf diese Fragen näher eingegangen wird, empfiehlt es sich, zu untersuchen, woraus denn geltendes Völkerrecht entnommen wird.

Quellen des Völkerrechts sind nach herrschender Meinung Vereinbarung und Gewohnheit, da es zu einer Kodifikation bisher noch nicht gekommen ist. Schon Modestin fügt hierzu als dritte die Notwendigkeit, von dem Gedanken ausgehend, daß Selbsterhaltung das oberste Gebot ist und über jedes geschriebene Recht hinwegschreitet. Sein oft zitierter Satz lautet: „Omne ius aut necessitas fecit, aut consensus constituit, aut firmavit consuetudo.“ [27]) Das von der Notwendigkeit geschaffene Recht im Sinne Modestins wird allerdings nach heutigen Rechtsbegriffen noch nicht als Recht zu bezeichnen sein. Die Notwendigkeit wird in vielen Fällen den Anstoß zu neuer Rechtsbildung geben, aber erst Vereinbarung oder Gewohnheit vermögen geltendes Recht zu schaffen. — Verträge zwischen einzelnen Staaten begründen zunächst nur partikuläres sogenanntes subjektives Völkerrecht; durch ausdrückliche oder stillschweigende Einwilligung der übrigen Staaten der Völkerrechtsgemeinschaft können sie aber zu allgemein geltendem Völkerrecht erhoben werden. Kollektivverträge derselben (Vereinbarungen), wie die Pariser Deklaration und, im Hinblick auf die obenerwähnte einleitende Bestimmung, auch die Londoner Deklaration begründen allgemein geltendes Völkerrecht. Sie sind gewissermaßen Bausteine zu der bisher erfolglos angestrebten Kodifikation allgemeinverbindlicher Völkerrechtsnormen. Rivier [28]) sagt: „In diesen rechtsetzenden Verträgen wirken die kontrahierenden Staaten als gemeinschaftliche rechtsbildende Faktoren, gewissermaßen als gemeinschaftliche Gesetzgeber, und dies hauptsächlich, wenn der Vertrag einen allgemeinen Charakter hat, von mehreren Staaten kollektiv geschlossen wird, wobei auch die nicht direkt teilnehmenden Staaten meistens einwilligen, sei es ausdrücklich, sei es stillschweigend.“

Es soll nun zunächst die grundsätzliche Zerstörung aller feindlichen Handelsschiffe auf ihre rechtliche Zulässigkeit geprüft werden. Vertraglich ist hierüber nichts festgelegt; es muß daher auf die weitere Völkerrechtsquelle, die Gewohnheit, zurückgegriffen werden. Das völkerrechtliche Gewohnheitsrecht entnehmen wir der Staaten-

übung, die sich äußert sowohl in der innerstaatlichen Gesetzgebung, soweit sie auf das Völkerrecht bezügliche Vorschriften enthält, als in den Handlungen der Staaten. Ferner den Anschauungen der Völkerrechtsgelehrten, die verschiedentlich direkt als Rechtsquelle erklärt worden sind. So von Grotius:[29]) „Probatur autem hoc ius gentium pari modo quo ius non scriptum civile, usu continuo et testimonio peritorum." — Ebenso von Heffter:[30]) „Eine andere, nicht weniger ergiebige Quelle des europäischen äußeren Staatsrechtes ist die wissenschaftliche oder nur referierende Darstellung desselben in den Schriften der verschiedensten Entwicklungsstadien." — Neues Völkerrecht zu begründen vermag die Völkerrechtsliteratur selbstverständlich nicht; doch ist ihr in doppelter Hinsicht Bedeutung zuzusprechen; sie bildet nicht nur durch ihre referierende und auslegende Tätigkeit eine Erkenntnisquelle für das geltende Völkerrecht, sondern sie hat auch zu allen Zeiten an der Bildung des Gewohnheitsrechts mitgewirkt, indem sie aus den geltenden Rechtssätzen die leitenden Rechtsgedanken entwickelte, aus denen dann in nicht ausdrücklich geregelten Fragen die Norm entnommen wurde.

Im folgenden wird gezeigt werden, welche Stellung die Zerstörung feindlicher Kauffahrteischiffe zunächst in der Staatenübung, sodann im Urteil hervorragender Rechtsgelehrter einnimmt.

Für die Feststellung der Staatenübung ist in erster Linie das viel zitierte Verhalten Amerikas im Kriege mit England 1812 heranzuziehen.[31]) Die Regierung der Vereinigten Staaten instruierte in diesem Kriege die Befehlshaber ihrer Marine dahingehend, daß alle Prisen mit ganz geringen Ausnahmen zerstört werden sollten. Als Begründung für dieses Vorgehen wurde angegeben, daß der Handel des Feindes sein verwundbarster Punkt sei und daß, da die amerikanische Flotte der englischen an Stärke nicht gewachsen sei, das beste Mittel, diese Verschiedenheit auszugleichen, in der möglichst weitgehenden Zerstörung englischer Handelsschiffe liege. In der Instruktion des Kapitäns Charles Stewart von der „Constitution" (19. September 1813) heißt es: „The commerce of the enemy is the most vulnerable point we can attack and its destruction the main object; and to this end all your efforts should be directed." Noch eingehender ist diese Auffassung dargelegt in der Instruktion des Master Kommandant George Parker von der „Siren" (8. Dezember 1813): „A single

cruiser, if ever so successful, can man but a few prizes, and every prize is a serious diminution of her force; but a single cruiser, destroying every captured vessel, has the capacity of continuing in full vigor her destructive power so long as her provisions and stores can be replenished, either from friendly ports or from vessels captured. Thus has a single cruiser, upon the destructive plan, the power, perhaps of twenty, acting upon pecuniary views alone; and thus must the employment of our small forces in some degree compensate for the great inequality compared with that of the enemy." Diesen Instruktionen entsprechend wurden im Englisch-Amerikanischen Kriege 74 britische Handelsschiffe zerstört. — In gleicher Weise gingen die amerikanischen Südstaaten im Sezessionskriege vor, aber mit der Begründung, daß ihnen kein Hafen zu Gebote stand, in den sie die Prisen hätten einbringen können, da alle ihre Häfen von der feindlichen Flotte blockiert waren.[32]) Ein weiteres, neuestes Beispiel von Zerstörung feindlicher Handelsschiffe liefert der Russisch-Japanische Krieg, in welchem 21 japanische Handelsschiffe von russischen Kriegsschiffen zerstört wurden. Hierher gehört auch die Zerstörung der deutschen Schiffe „Charlotte", „Ludwig" und „Vorwärts" durch den Kreuzer „Desaix" im Kriege 1870/71. Sie wurde mit dem Mangel einer Prisenbesatzung begründet (Dupuis). Ein berühmter Fall ist ferner der des amerikanischen Schiffes „Felicity", das im Jahre 1814 durch England zerstört wurde. Das freisprechende Urteil des Prisenrichters Lord Stowell stützte sich auf die Unmöglichkeit, die Prise einzubringen, ohne die Operationen des Nehmeschiffes zu gefährden. Es heißt darin: „The captors fully justify themselves to the law of their own country which prescribes the bringing in, by showing that the immediate service in which they were engaged, that of watching the enemy's ship of war, the President, with entent to encounter her, thoug of inferior force, would not permit them to part with any of their own crew to carry her into a British port. Under this collision of duties nothing was left but to destroy her, for they could not, consistently with their general duty to their own country or indeed its express injunctions, permit enemy's property to sail away unmolested. If impossible to bring in, their next duty is to destroy enemy's property.[33])

Im allgemeinen ist es jedoch immer die Praxis Englands und Frankreichs gewesen, Prisen einzubringen, anstatt sie zu zerstören, weil dies der eigene Vorteil gebot und der reiche Besitz an heimischen und überseeischen Stützpunkten ermöglichte.

Zur Ergänzung mag noch ein kurzer Blick auf die rechtliche Regelung geworfen werden, welche die Frage in der eigenen Gesetzgebung der erwähnten Großstaaten gefunden hat.

Der amerikanische „Naval war code“ gestattet in Art. 50 die Zerstörung nur im Fall triftiger Gründe, die das Einbringen in einen Prisenhafen hindern: Seeuntüchtigkeit, ansteckende Krankheit, Mangel einer Prisenbesatzung. Die Gefahr drohender Wegnahme rechtfertigt die Zerstörung nur, wenn der Charakter des Schiffes als einer rechtmäßigen Prise zweifelsfrei festgestellt ist.

Das russische Prisenreglement von 1895 ist weit liberaler. Es setzt folgende Bedingungen für die Rechtmäßigkeit der Zerstörung fest: Schlechten Zustand oder geringen Wert der Prise, Gefahr der Wiederwegnahme, weite Entfernung oder Blockierung der Häfen, in welche die Prise verbracht werden müßte, und die Tatsache, daß die Prise ein „embarras“ für das Nehmeschiff bilden oder den Erfolg seiner Operationen gefährden könne (Art. 21).

Die französischen „Instructions complémentaires“ von 1870 stellen nur zwei Bedingungen für die Zerstörung: die Gefährdung der Sicherheit des Nehmeschiffs oder die Behinderung seiner Operationen durch die Erhaltung der Prise.

§ 91 der japanischen Seeprisenordnung von 1904 gestattet die Vernichtung sowohl der neutralen wie der feindlichen Prise, wenn sie nicht in gutem Zustande war, wenn sie wegen schwerer See nicht navigiert werden konnte, wenn die Wiederwegnahme zu befürchten stand oder die Verbringung in einen Prisenhafen die Abgabe einer Prisenbesatzung in einer Stärke erfordern würde, die an Bord eines Kriegsschiffes nicht entbehrt werden kann (Wehberg).[34]

Am engsten begrenzt ist die diesbezügliche Bestimmung Englands. Die „Naval prize law“ gestattet nur die Zerstörung solcher Prisen, von denen einwandfrei feststeht, daß sie dem Feinde gehören (Art. 304), und auch in diesem Fall nur, wenn der Zustand der Prise es unmöglich macht, sie in einen Prisenhafen zu bringen oder das Nehmeschiff keine Prisenbesatzung abgeben kann.

Zieht man hierzu noch die deutsche Prisenordnung in Betracht, so findet man in ihr die Zerstörung der feindlichen Prise ziemlich weitgehend dem freien Ermessen des jeweils in Betracht kommenden Schiffskommandanten anheimgestellt. § 112 lautet: „Der Kommandant ist berechtigt, ein gemäß 10—16 b als feindliches aufgebrachtes Schiff als Hilfsschiff zu verwenden oder es, wenn seine Einbringung ihm unzweckmäßig oder unsicher erscheint, zu zerstören. Das gleiche gilt für ein gemäß 56 aufgebrachtes Schiff, falls die Sicherheit besteht, daß eine neutralitätswidrige Unterstützung der schweren Art vor dem Prisengericht erwiesen werden kann. Die Umwandlung in ein Kriegsschiff ist an die Bedingung des 2. Haager Konferenzabkommens VII geknüpft." -- Diese Berechtigung erfährt indessen in § 114 noch eine gewisse Einschränkung durch folgende Bestimmung: „Bevor der Kommandant sich zur Zerstörung eines Schiffes entschließt, hat er zu erwägen, ob der hierdurch dem Feinde entstehende Schaden den Schadenersatz aufwiegt, der für die Mitvernichtung des nicht einziehbaren Teiles der Ladung (vgl. 18, 42, 51, 56 und 80) zu zahlen ist." — Geht auch die Selbständigkeit, die dem einzelnen Kommandanten hier eingeräumt wird, scheinbar ziemlich weit, so scheint es doch nicht tunlich, mit Heilborn die Prisenordnungen der übrigen Seemächte zu der deutschen theoretisch in Gegensatz zu stellen und zu erklären, erstere verböten grundsätzlich die Zerstörung und erlaubten sie nur ausnahmsweise, während bei der deutschen Prisenordnung das Umgekehrte der Fall sei. Diese Unterscheidung erscheint formalistisch. Die Autorisation des Kommandanten zur Zerstörung der Prise ist ebensogut eine bedingte wie bei den übrigen Seestaaten. Der Umstand, daß das Eintreten der Bedingung dem Urteil des Kommandanten überlassen bleibt, darf hier nicht irreführen. Unausgesprochen ist dies auch in allen anderen Prisenordnungen der Fall. Die Aufzählung der Bedingungen ist durch die Begriffe „unzweckmäßig oder unsicher" ersetzt, doch dürften diese dem freien Ermessen kaum einen größeren Spielraum gewähren, als er z. B. in den sehr weitgreifenden Bedingungen des russischen Prisenreglements gegeben ist. Es erscheint kaum zweifelhaft, daß ein russischer Kommandant, der eine Prise zerstört, seine Handlungsweise stets mit einer der Bestimmungen seines Prisenreglements wird rechtfertigen können; es läßt sich wohl nur schwer ein Fall konstruieren, in

dem nicht mindestens eine derselben anwendbar wäre. Auch über die Dehnbarkeit der Bedingungen der übrigen Staaten herrscht bei niemand, auch nicht bei Heilborn selbst, Zweifel. Ein prinzipieller Unterschied ist danach meines Erachtens nicht festzustellen.[35])

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß die Zerstörung feindlicher Handelsschiffe, die im Englisch-Amerikanischen Kriege von 1812 und im amerikanischen Bürgerkriege sogar zum System erhoben wurde, als eine neue Art der Kriegführung nicht bezeichnet werden kann, und daß die Seegesetzgebung der Großstaaten sie — wenn auch nicht ohne Einschränkungen und in verschiedenem Umfang — gestattet.[36]) — Es bleibt nun festzustellen, ob die Völkerrechtstheorie mit dieser Praxis einverstanden ist.

Die Meinungen der Völkerrechtslehrer aller Völker und Zeiten über das Recht der Prisenzerstörung gehen ebenso stark auseinander wie ihre Meinungen über das Seebeuterecht überhaupt. Am ausgesprochensten zeigt sich dieser Gegensatz der Meinungen in der Frage der Zerstörung neutraler Prisen, auf die in einem späteren Abschnitt eingegangen werden wird. Fast durchweg sind die Gegner der Zerstörung gleichzeitig Gegner des Seebeuterechts überhaupt. Diese Stellungnahme ist teils von humanitären, teils von praktischen und politischen Beweggründen diktiert. Zu den Gegnern des Seebeuterechts überhaupt sind zu rechnen Geßner und Woolsey. Beide betrachten das Seebeuterecht als ein Überbleibsel aus barbarischen Zeiten und hoffen, daß es den nächsten Krieg nicht überdauern werde. Geßner meint: „Die Frage, um die es sich handelt, ist in dem Bewußtsein der Nationen zu reif geworden, und in allen politischen und juristischen Kreisen bereits zu weit gefördert, als daß die Lösung derselben die Leiden eines neuen großen Seekriegs überdauern könnte." Und Woolsey gibt der gleichen Hoffnung Ausdruck, wenn auch nicht in so zuversichtlichen Worten. Dieser Anschauung entsprechend nennt er auch die Praxis der Zerstörung eine barbarische, die aus der Geschichte der Nationen verschwinden sollte.[37]) Auch Lawrence und Loreburn sind scharfe Gegner des Seebeuterechts, von der Überzeugung ausgehend, daß England durch seine Abschaffung am meisten zu gewinnen haben würde. Englands ausgedehnter Handel, seine Abhängigkeit vom Lebensmitteltransport, die bedeutenden Aufgaben, die seiner Flotte gestellt sind und es wünschenswert machen, ihr die Pflicht der Bewachung des Handels abzunehmen:

Gründe dieser Art sind es, die ihrer Ansicht nach für die Abschaffung des Seebeuterechts ins Gewicht fallen.[38]) Von französischen Autoren wendet sich gegen die Zerstörung im besonderen Dupuis; er betont als Gegengründe die Gefährdung der auf dem Schiff befindlichen Personen, die Benachteiligung der etwaigen neutralen Schiffseigentümer, und die beschwerlichen und kostspieligen Auseinandersetzungen mit diesen, schließlich die Gefahr, die treibende Wracks im allgemeinen für die Schiffahrt bedeuten. Doch meint er, was die Eigentümer feindlicher Schiffe und Ladungen anbetreffe, so sei es einerlei, ob das Schiff beschlagnahmt oder zerstört werde. Der Verlust sei in beiden Fällen für sie der gleiche. Bluntschli nennt die Maxime völkerrechtswidrig, und nur durch die äußerste Not zu rechtfertigen. Ähnlicher Ansicht ist Bulmerincq; er stellt die Forderung, daß Kauffahrteischiffe, die im Dienst des feindlichen Staates stehen, nicht ipso iure oder auf allgemeinen Grundsatz der Praxis des Nehmestaats hin verfallen dürfen, sondern nur durch gerichtliches Urteil auf Grund von im Prisenreglement verbotenen Handlungen, und möchte diesen von ihm aufgestellten Grundsatz auch trotz abweichender Praxis auf feindliche Privatschiffe ausgedehnt wissen. —

Diesen wenigen ausgesprochenen Gegnern steht weit überwiegend die Zahl derjenigen Autoren gegenüber, die — mehr oder weniger bedingt — für das Seebeuterecht und für das Recht der Zerstörung im besonderen eintreten oder es doch wenigstens gelten lassen. — Vattel verficht den auf Grotius, Pufendorf und Wolff zurückgehenden Grundsatz, daß im Kriege alle Mittel, die die Widerstandskraft des Feindes schwächen und ihn außerstand setzen, länger Widerstand zu leisten, erlaubt seien. „Puisqu'il s'agit dans une juste guerre de dompter l'injustice et la violence, de contraindre par la force celui qui est sourd à la voix de la justice, on est en droit de faire contre l'ennemi tout ce qui est nécessaire pour l'affaiblir et pour le mettre hors d'état de résister, de soutenir son injustice; et l'on peut choisir les moyens les plus efficaces, les plus propres à cette fin, pourvu qu'ils n'aient rien d'odieux, qu'ils ne soient pas illicites en eux-mêmes et proscrits par la loi de la nature.“

Für die Aufrechterhaltung des Seebeuterechts treten einige ältere Autoren mit Nachdruck ein: So Ortolan, Hautefeuille, Pistoye und Duverdy und von neueren Pillet.

Auf ihre Motive näher einzugehen, würde zu weit führen. Auf diese Seite stellt sich auch Fiore mit der Äußerung: „Il belligerente può distruggere ogni cosa che appartiene al nemico, ed ogni cosa che sia destinata al nemico e che se pervenisse nelle mani di lui lo renderebbe piu forte.“ Ähnlich Calvo: „D'après la doctrine et les précédents le fait de détruire la prise maritime est sans doute un acte rigoureux; mais en définitive c'est l'application d'un droit de la part des belligérants.“ Nys, der sich scharf gegen die Zerstörung neutraler Prisen wendet, anerkennt, daß in bezug auf die feindlichen Handelsschiffe die Ausübung des althergebrachten Aneignungsrechts zur Zerstörung führen kann. Auch Rivier gestattet in Anlehnung an das Prisenreglement des völkerrechtlichen Instituts[39]) die Zerstörung in Ausnahmefällen, „wo Gefahr und wirklicher Notstand vorhanden ist.“ Massé stützt sich auf Valin mit der Vorschrift, die Prise zu verbrennen, „lorsqu'on ne peut s'en charger.“ Pistoye und Duverdy, die schon oben als Verfechter des Seebeuterechts genannt worden sind, treten nachdrücklich für das Zerstörungsrecht ein. „Si donc l'interruption et la destruction momentanée du commerce d'une nation belligérante est un moyen dont le résultat est d'amener la fin de la guerre, c'est un moyen dont l'emploi est légitime, car, nous le répétons, tous les moyens de guerre qui ont pour but de terminer promptement les hostilités, deviennent légitimes par là-même.“ — Im allgemeinen gleicher Ansicht ist auch Wheaton: „In general it may be stated that the rights of war, in respect to the enemy, are to be measured by the objects of the war. Until that object is attained, the belligerent has, strictly speaking, a right to use every means necessary to accomplish the end for which he has taken up arms.“ Taylor beschränkt das Zerstörungsrecht auf bestimmte, aber sehr weit ausgedehnte Fälle: „If bringing in is difficult, from unseaworthiness, disease, lack of men, or other cause, the captor may appraise and sell the prize, if he can find a purchaser; he may destroy it, saving of course the persons on board.“ — Im Gegensatz zur Haltung von Lawrence und Loreburn, die, wie oben erwähnt wurde, die gänzliche Abschaffung des Seebeuterechts befürworten, steht die Haltung der meisten englischen Völkerrechtslehrer. Phillimore ist zwar der Ansicht, daß prinzipiell kein Zerstörungsrecht gegeben

sei, setzt aber weitgehende Ausnahmen fest: „Unless in cases of necessity, or where obvious reasons of policy, or the urgency of the occasion, justify them in so doing.“ Einer dieser Rechtfertigungsgründe wird wohl in jedem Fall anwendbar sein. Wildman schließt sich mit seiner Meinung ganz dem oben zitierten Urteil des Lord Stowell an, er sagt: „If it is impossible to bring in, the next duty of a captor is to destroy enemy's property.“ Auch Hall gestattet die Zerstörung vom Rechtsstandpunkt, gibt aber der Meinung Ausdruck, daß, da neutrales und feindliches Gut oft zusammen verladen würden, man im Interesse der Neutralen im allgemeinen die Zerstörung der Prise vermeiden werde, außer wenn ihre Erhaltung schwierig oder „inconvenient“ sei. „So long as they were clearly the property of the enemy, at the time of capture, it is immaterial from the point of view of International Law whether the captor sends them home for sale or destroys them.“ Oppenheim dagegen ist anderer Meinung. Er sagt, da durch Prisengerichtsurteil das Eigentum an den eingebrachten feindlichen Privatschiffen schließlich dem Kriegführenden zufalle, der die Prise gemacht habe, sei es offensichtlich, daß nach dieser Eigentumsübertragung die Prise zerstört werden dürfe; ebenso offensichtlich aber, daß, da ein Prisengerichtsurteil zur endgültigen Aneignung der Prise notwendig sei, ein genommenes Kauffahrteischiff in der Regel nicht vorher zerstört werden sollte; jedoch herrsche hierüber weder in Theorie noch in Praxis Einstimmigkeit. Nach der britischen Übung dürfe der Kaptor die Prise nur in zwei Fällen zerstören: nämlich erstens, wenn die Prise in einem Zustande sei, der es verhindere, sie in irgendeinen Prisenhafen zu senden, und zweitens, wenn das Nehmeschiff nicht imstande sei, eine Prisenbesatzung zu erübrigen.

Wendet man sich nun den deutschen Autoren zu, so ist man zunächst erstaunt, nur selten ein so unbedingtes Eintreten für das Zerstörungsrecht zu finden wie bei einigen der obengenannten fremden Völkerrechtslehrer. Besonders die ältere deutsche Völkerrechtswissenschaft scheint von den Bahnen der Grotius, Pufendorf und Wolff in stärkerem Grade abgewichen zu sein als die des Auslandes. Dies ist indessen begreiflich, wenn man bedenkt, daß man im älteren Deutschland mit den Notwendigkeiten des aggressiven Seekrieges aus Mangel an Praxis nicht wohl vertraut sein konnte. Die Stellung von Bulmerincq und Bluntschli ist schon weiter

oben gekennzeichnet worden. Klüber geht auf die Zerstörungsfrage nicht ein, ist aber der Meinung, daß dem Feind abgenommene Schiffe und Güter erst dann für erbeutet anzusehen seien, wenn sie durch Prisengerichtsurteil für gute Prise erklärt seien. Daraus läßt sich sein Standpunkt in der Zerstörungsfrage mit Sicherheit als ablehnend herleiten. Ebenso der Geßners, der bereits als Gegner des Seebeuterechts erwähnt wurde. Heffter gestattet die Zerstörung der Prise nur im Notfalle; ebenso Geffcken nur im Falle unzweifelhafter „force majeure"; so „wenn z. B. der betreffende Kreuzer vom Feinde verfolgt ist oder sich demselben sonst entziehen will; wenn er keine verfügbare Mannschaft an Bord hat, um das Schiff in seinen Hafen zu bringen, und der Kapitän sich weigert, sein Wort zu geben, daß er es selbst dorthin führen will. Nur ähnliche Umstände rechtfertigen die Zerstörung". Perels erkennt ebenfalls die Zerstörung nur unter besonderen Umständen als gerechtfertigt an, nämlich, wenn die Überführung der Prise nach einem sicheren Platz nicht ohne erhebliche Gefahr ausführbar wäre, oder durch Erhaltung der Prise die eigene Sicherheit des Kaptors anderweitig gefährdet werden würde, Bedingungen, die bereits ziemlich dehnbar erscheinen. Nach der Meinung Liszts rechtfertigt sich diese Art des Vorgehens nur, wenn die Wegführung den Kreuzer aus irgendwelchen Gründen dringender Gefahr aussetzt. Ebenso beschränkte Heilborn das Zerstörungsrecht ursprünglich auf den „Notstand", den er nicht weiter definierte, in einer neueren Schrift[40]) aber schließt er sich der Meinung Halls an, daß die Zerstörung feindlicher Kauffahrteischiffe nicht verboten sei, und der feindliche Eigentümer kein rechtliches Interesse daran habe, ob das prisengerichtliche Verfahren stattfinde oder nicht. Desgleichen erklärt er sich mit Westlake einer Meinung darin, daß der Gegner durch Zerstörung seiner Schiffe nicht beschwert sei und in seinen Rechten nicht verletzt werde. Den Begriff des Notstandes wendet auch Ullmann an, indem er die Zerstörung auf Gefahr und wirklichen Notstand beschränkt wissen will. Schramm, der als Marinefachmann mit den Notwendigkeiten des Seekrieges am besten vertraut ist, spricht sich für das Zerstörungsrecht aus und erklärt dieses aus dem rechtlich geschützten materiellen Interesse der Kriegführenden, das darin bestehe, den feindlichen und neutralen Seehandelsverkehr unter bestimmten Voraussetzungen zu unter-

binden. Die völkerrechtliche Anerkennung dieser Befugnis des Kriegführenden gewährleiste ihm zugleich das Recht, in die Rechtssphäre der beteiligten Privatpersonen für den Fall einzugreifen, daß dies zum Schutz seines eigenen, rechtlich gesicherten Interesses notwendig sei. Zur Unterstützung dieser Ansicht führt er die für das bürgerliche Recht und für das Strafrecht ausgebildeten Begriffe „Notstand" und „Selbsthilfe" an, welchen der gemeinsame Gedanke zugrunde liege, „daß die zur Verteidigung eigener berechtigter Interessen ausnahmsweise vorgenommene Verletzung fremder Rechtsgüter keine Rechtswidrigkeit darstellt und daß weiter zur Sicherung des eigenen Rechtsgutes ein Eingriff in fremde Rechtssphären, insbesondere auch durch Wegnahme, Beschädigung und Zerstörung von Sachgütern unter bestimmten Voraussetzungen selbst dann zulässig ist, wenn ein bestimmter Anspruch noch nicht besteht". Es bestehe kein Gegensatz zwischen den allgemeinen Rechtsgrundsätzen und der unter dem Zwang der Kriegsnotwendigkeit in Wahrung seines rechtlich geschützten Interesses durch den Kriegführenden vorgenommenen Zerstörung einer Prise vor ihrer Aburteilung. Werde nachträglich im prisengerichtlichen Verfahren festgestellt, daß die zerstörte Prise der Einziehung unterlag, dann entfalle auch noch das Moment des Eingriffs in eine fremde Rechtssphäre. Ferner betont Schramm das sehr wichtige Moment, daß durch ein Verbot der Zerstörung der Prisen vor dem Prisengerichtsurteil die einzelnen Staaten in ganz verschiedener Weise betroffen würden, die mit überseeischen Stützpunkten reich ausgestatteten Staaten würden durch eine derartige Festsetzung stark begünstigt, und dies widerspreche dem die Regelung der Staatenbeziehungen beherrschenden Prinzip der rechtlichen Gleichheit der Staaten. Wie dies auch Wehberg, der prinzipiell ein Gegner des Seebeuterechts ist, betont: „Wenn wir einmal das Seebeuterecht beibehalten, müssen auch alle Konsequenzen daraus gezogen werden. Dann darf solchen Staaten, die keine Stützpunkte in der Nähe des Kriegsschauplatzes haben, die Möglichkeit der Ausübung dieses Rechts nicht in vielen Fällen genommen werden."[41]) Ähnlicher Ansicht sind auch die meisten deutschen Autoren, die in letzter Zeit zu den Vorgängen im Kriegsgebiet das Wort ergriffen haben.[42])

Als Resultat der Untersuchung ergibt sich: Der Praxis unbekannt ist die ausnahmslose Zerstörung der Prisen im Seekriege

nicht. In der Theorie sind die Meinungen über Rechtmäßigkeit oder Unrechtmäßigkeit dieses Verfahrens geteilt. — Es wird nun zunächst auf das Besondere des vorliegenden Falles näher eingegangen werden müssen.

Die allgemeine Zerstörung feindlicher Handelsschiffe, wie sie von Deutschland in der Denkschrift vom 4. Februar 1915 angekündigt und seither mit Erfolg ausgeführt worden ist, geschieht ausdrücklich ohne Rücksicht darauf, ob im einzelnen Falle die Bedingungen vorliegen, die nach den Seerechtsgesetzen den Kaptor zur Zerstörung berechtigen würden. Bei der Natur der Unterseebootswaffe und ihrem Operationsgebiet wird allerdings in der Regel im Einzelfall auch einer der Gründe gegeben sein, die nach der oben mitgeteilten amerikanischen, russischen, französischen und japanischen Regelung die Zerstörung rechtfertigen würden.[43]) Alle im Kriegsgebiet betroffenen feindlichen Handelsschiffe werden prinzipiell und bedingungslos zerstört. Die Rechtslage ist nun folgende: mit vertraglich festgelegtem Völkerrecht steht die prinzipielle Zerstörung feindlicher Kauffahrteischiffe nicht in Widerspruch. Es finden sich nirgends Bestimmungen über die Zerstörung feindlicher Handelsschiffe, wohl aber wird die Zerstörung neutraler Handelsschiffe in der Londoner Deklaration Beschränkungen unterworfen. — Es gilt nun im allgemeinen Völkerrecht der Satz, daß den Staaten alles gestattet ist, was ihnen nicht Gesetz oder Herkommen ausdrücklich verbieten bzw. was sich nicht als logische Folge aus solchen ausdrücklichen Verboten herleiten läßt. Aus der Beschränkung der Zerstörung neutraler Handelsschiffe läßt sich nun keineswegs die Beschränkung der Zerstörung feindlicher Handelsschiffe logisch folgern, da die Voraussetzungen in beiden Fällen ganz verschiedene sind. Es liegt vielmehr näher, anzunehmen, daß, da die Zerstörung feindlicher Handelsschiffe mit keinem Wort erwähnt wird, die Absicht vorlag, auf diesem Gebiete den kriegführenden Staaten keine Beschränkungen aufzuerlegen, sondern im einzelnen Fall das freie Ermessen derselben walten zu lassen. — Die Beschränkungen nun, die die einzelnen Staaten sich in ihren Prisenordnungen und Prisenreglements auferlegt haben, sind zwar außerordentlich dehnbar und tragen der militärischen Notwendigkeit in weitem Maße Rechnung, sind aber doch immerhin Beschränkungen und beweisen, daß eine prinzipielle ausnahmslose Zerstörung nicht in der Absicht des Gesetzgebers lag. Aller-

dings hat nun die innerstaatliche Gesetzgebung für das Völkerrecht nur die Bedeutung, daß sie Gewohnheitsrecht bezeugt. Sie wirkt nicht bindend nach außen. Da aber die Staatenpraxis, die andere Quelle des Gewohnheitsrechts im Völkerrecht, in vielen Fällen mit den Seerechtsgesetzen der Staaten in Widerspruch steht, so ergibt sich daraus, daß in der Frage der prinzipiellen Zerstörung feindlicher Handelsschiffe zum mindesten Rechtsunsicherheit besteht. Diese spiegelt sich nun auch im Widerstreit der Meinungen in der Theorie. — Ein ausdrückliches Verbot der prinzipiellen Zerstörung feindlicher Handelsschiffe läßt sich jedenfalls weder im Gesetz noch im Herkommen feststellen noch aus analogen Bestimmungen derselben logisch ableiten. Man wird darum zu dem Ergebnis kommen müssen, daß der deutschen Seekriegsführung das Recht zusteht, in dieser Frage ihr Verhalten nach freiem Ermessen zu regeln und daß ihr in dieser Hinsicht der Vorwurf der Völkerrechtswidrigkeit zu Unrecht gemacht wird.

II. Die warnungslose Torpedierung

§ 1. Unterseeboot und Völkerrecht

Von verschiedenen Seiten ist der Versuch gemacht worden, eine rechtliche Ausnahmestellung für die Unterseeboote zu postulieren, mit der Begründung, daß das geltende Völkerrecht auf sie keine Anwendung finden könne, weil ihre Erfindung neueren Datums sei als dieses und sie auch ihrer Natur und den Bedingungen nach, denen ihre Tätigkeit unterworfen sei, durch die bestehenden Rechtsregeln nicht gebunden werden könnten, ohne daß die Wirksamkeit ihrer Verwendung in Frage gestellt werde. Am schärfsten verficht diese Meinung Binding: „Für die Verwendung dieser ganz neuen Waffe im Seekrieg fehlen bisher völkerrechtliche Abmachungen. Es ist also auch undenkbar, in der Verwendung dieser Waffe eine Verletzung des Völkerrechts finden zu wollen.[44]) Recht muß erst dasein, ehe es verletzt werden kann!" Nicht ganz so weitgehend spricht sich Laband aus: „Die Anwendung einer Waffe wird aber durch ihre Beschaffenheit bestimmt, und die Regeln, welche für den Kampf mit anderen Waffen hergebracht sind, können nicht unverändert auf die neuen Waffen übertragen werden. So wie nach der Einführung des Schießpulvers und namentlich der

Kanonen die Regeln der Feudalzeit über die Kämpfe der Ritter keine Anwendung auf den Gebrauch der Schießwaffen finden konnten, und für den Kampf mit Luftschiffen es keine Regeln aus der Zeit vor ihrer Erfindung geben kann, so ist auch der kriegsmäßige Gebrauch der Unterseeboote lediglich bestimmt durch ihren militärischen Zweck und durch ihre Beschaffenheit. Die für den Seekrieg aus früherer Zeit hergebrachten Regeln über Durchsuchung, Wegnahme und Zerstörung von Schiffen können auf die Aktion von Unterseebooten keine Anwendung finden, weil sie sich auf diese gar nicht beziehen und ihre Anwendung unmöglich ist."[45]) Weitergehend Kohler: „Ändert sich der Seekrieg, so ändern sich auch von selber die rechtlichen Normen. Ich halte es für unrichtig, zu sagen, daß der Seekrieg sich den bestehenden Normen und nicht die Normen sich dem Seekrieg anpassen müßten." Anderer Meinung ist Wehberg.[46]) Zwar sagt er: „Es wäre formalistisch, wollte man den Unterseebooten deswegen die Ausübung des Handelskrieges untersagen, weil sie zur Erfüllung dieser Förmlichkeiten nicht imstande sind." Die Konsequenzen, die aus diesem Ausspruch gezogen werden könnten, schränkt er indessen im weiteren ein: „Neue Erfindungen berechtigen nicht zu einem Verzicht auf die großen Errungenschaften seekriegsrechtlicher Entwickelung, worin wir einen Triumph der kulturellen Entwicklung zu erblicken gewöhnt sind. Wohl aber kann das alte Recht durch die Siege der Technik in Einzelheiten modifiziert werden." Der Meinung Kohlers genau entgegengesetzt ist die Ansicht, die Rehm verficht: „Das ist selbstverständlich: befreit von den Regeln des bestehenden Kriegsrechts ist diese neue Art des Seekrieges nicht. Die veränderte Form der Kriegführung kann eine Veränderung des Kriegsrechts für die Zukunft bewirken; in der Gegenwart ist sie dem bestehenden, dem alten Kriegsrechte unterworfen. Nicht hat sich dieses nach der neuen Kriegsweise, sondern die neue Kriegsweise nach dem geltenden Rechte zu richten. Abweichungen vom geltenden Kriegsrechte können juristisch nicht aus dem Wesen des neuen Kriegsmittels gerechtfertigt werden."

Sowohl die eine wie die andere Meinung hat meines Erachtens eine gewisse Berechtigung, beide aber erscheinen in ihrer extremen Fassung verfehlt. Besondere Rechtsregeln für Unterseeboote bestehen noch nicht. Da diese ihrer Natur nach anderen

Bedingungen unterworfen sind als die anderen Kriegsschiffe, geht es auch nicht wohl an, die für jene geltenden Normen ohne jede Modifikation auf sie zu übertragen. Etwas zu weit aber geht es, wenn Binding temperamentvoll sagt: „Wir lehnen die analoge Anwendung für ganz andere Kriegsschiffe getroffener Vereinbarungen auf unsere Unterseeboote glatt ab." Demgegenüber betont Brie sehr richtig, daß man durch die Argumentation, daß das bisher geltende Völkerrecht die neue Kriegführung durch Unterseeboote noch nicht berücksichtige und auf die gegebenen Verhältnisse wenigstens nicht ohne weiteres anzuwenden sei, höchstens zu dem Ergebnis gelange, daß das Vorgehen der Unterseeboote einer ausreichenden völkerrechtlichen Regelung entbehre. „Damit wäre also die Rechtmäßigkeit der in Frage stehenden Akte nicht dargetan, sondern nur eine Unsicherheit bzw. eine Lücke des Völkerrechts konstatiert." Binding übersieht außerdem, daß, wenn er die Unterseeboote von allen Pflichten freispricht, die das Völkerrecht den Kriegsschiffen auferlegt, sie, der engen Verbindung von Pflicht und Recht entsprechend, auch gleichzeitig alle Rechte verlieren, auf die diese aus geltendem Völkerrecht Anspruch haben. Es würde damit z. B. auch die Unterseebootsmannschaft außerhalb des Kriegsrechts gestellt sein — eine Konsequenz, die sicher nicht in der Absicht Bindings liegt.[47])

Aus der mangelnden Anwendbarkeit der völkerrechtlichen Normen für Kriegsschiffe auf die Unterseeboote darf nicht eine völlige Handlungsfreiheit derselben gefolgert werden. Die Grundprinzipien des Völkerrechts sind auch auf sie anzuwenden. Bedenkt man, daß das Völkerrecht hervorgegangen ist aus dem Bestreben, Gewalt und Leidenschaft in die Schranken der Menschlichkeit und kulturellen Erträglichkeit einzudämmen, und daß dieses Grundprinzip sich in allen einzelnen Bestimmungen verfolgen läßt, so wird man zu dem Schluß kommen müssen, daß auch die Unterseeboote sich in ihrer Tätigkeit nicht in grundsätzlichen Widerspruch zu diesem Prinzip stellen dürfen. Neben der humanitären Tendenz beherrscht aber noch ein zweiter Grundgedanke das Völkerrecht des Krieges, nämlich der, daß die militärische Notwendigkeit oberstes Gebot sei. Es ist daher auch im Kriegsrecht der Forderung des Augenblicks ein weiter Spielraum gelassen. Darum ist es ebenso unrichtig, wie den Unterseebooten völlige Handlungsfreiheit zuzubilligen, sie gewaltsam in Rechtsnormen pressen zu

wollen, die ihrer technischen Eigenart nicht angemessen sind. Das hieße ihre Unterstützung zur Erreichung des Kriegszweckes ausschalten, und das ist nicht zu verlangen. Im Gegenteil verlangt die militärische Notwendigkeit die Anwendung jedes Mittels, das der Erreichung des Kriegszweckes dient. Dem Einwurf, daß dieses Mittel ein unmenschliches sei, weil es den Tod vieler Unschuldiger verursache, muß entgegengehalten werden, daß, je schärfer die Kriegsmittel sind, desto eher das Ende des Krieges erreicht wird; daß daher eine energische und rücksichtslose Kriegführung die humanste ist. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, wurde z. B. im Kriege 1870/71 bei Belagerung der Festung Straßburg der Abzug der Zivilbevölkerung nicht zugestanden, weil gerade ihre Anwesenheit in der Festung eine Schwäche des Feindes bildete, die zur rascheren Erreichung des Kriegszweckes ausgenutzt werden mußte. Erst als der Fall der Festung unvermeidlich war, durfte sie von der Zivilbevölkerung geräumt werden.[48]) „Noth und Schädigung des Feindes," sagt v. Hartmann, „sind unerläßliche Voraussetzungen für das Beugen und Brechen seines Willens. Sie finden in ihrem Einfluß auf diesen ihre unanfechtbare Begründung, sobald sie die Verfolgung eines bestimmt vorgezeichneten Kriegszieles zu fördern im Stande sind; sie erscheinen erst als Ergebnisse einer verdammungswürdigen Barbarei, wenn sie ohne ein solches Ziel hervorgerufen wurden, oder wenn sie mit demselben außer allem Verhältniß blieben. Scheinbare Härte und Strenge werden zum Gegentheil, wenn sie den Entschluß des Gegners, den Frieden zu verlangen, zu Wege zu bringen vermochten; Schonung und Milde wirken als Grausamkeit, wenn sie das Kriegsziel entschlüpfen lassen und den Abschluß des Krieges verzögern." Ähnlich Blume:[49]) „Das Wesen des Krieges erfordert, daß in ihm der Herrschaft der Gewalt ein weiter Spielraum gelassen werde; diese mit rücksichtsloser Energie zur Geltung zu bringen, um den Zweck des Krieges möglichst schnell zu erreichen, entspricht den Interessen des Staates und, insofern hierdurch die Entscheidung beschleunigt, der Krieg abgekürzt wird, auch den Forderungen der Humanität." In einem Briefe an Bluntschli,[50]) gelegentlich der Übersendung des „Manuel des droits de la guerre", zeigt Moltke die gleiche Auffassung: „Die größte Wohltat im Kriege ist die schnelle Beendigung des Krieges, und dazu müssen alle, nicht geradezu verwerfliche Mittel freistehen. Ich kann mich in

keiner Weise einverstanden erklären mit der Déclaration de St. Petersbourg, daß die „Schwächung der feindlichen Streitmacht" das allein berechtigte Vorgehen im Kriege sei. Nein, alle Hilfsquellen der feindlichen Regierung müssen in Anspruch genommen werden, ihre Finanzen, Eisenbahnen, Lebensmittel, selbst ihr Prestige."[51])

Aus diesem Gedankengange heraus ist es schlechthin undenkbar, daß ein Fortschritt der Technik, der die Erreichung des Kriegszieles zu beschleunigen geeignet ist, ohne mit den Geboten der Menschlichkeit in allzu schroffem Widerspruch zu stehen, vom Kriegsrecht abgelehnt werden sollte. So wie auf das Strafrecht die Fortschritte der Technik entwickelnd einwirken (Elektrizität), so muß auch das Völkerrecht seine Normen auf neue Erfindungen ausdehnen, und es hat dies ja schon in wiederholten Fällen getan. So sind z. B. für Luftschiffe, für Seeminen eigene Rechtsnormen geschaffen worden, obwohl man anfangs die Luftschiffe dem bestehenden Recht unterordnen, die Seeminen als unrechtmäßige Kampfmittel ablehnen wollte.[52])

Man wird also zu dem Ergebnis kommen müssen: Außerhalb des Völkerrechts steht das Unterseeboot nicht. Solange seine Anwendung noch keine eigene gesetzliche Normierung erfahren hat, wird es sich in seiner Tätigkeit nach der Grundtendenz des Völkerrechts richten müssen: Humanität des Vorgehens innerhalb der Schranken der militärischen Notwendigkeit. Es müssen daher die bisher für den durch Kriegsschiffe geführten Handelskrieg geltenden Normen auf die Unterseeboote soweit übertragen werden, als sie mit der technischen Eigenart derselben nicht in Widerspruch stehen.[53])

§ 2. Die warnungslose Torpedierung unter dem Gesichtspunkt der Repressalie

1.

Das bisherige Ergebnis der Untersuchung ist dieses: Die prinzipielle und ausnahmslose Zerstörung feindlicher Handelsschiffe ist vom Völkerrecht nicht ausdrücklich verboten, und daher als dem freien Ermessen der Kriegführenden überlassen anzusehen. Diese setzen sich also nicht in Widerspruch mit dem Völkerrecht, wenn sie den Seekrieg auf diese Weise verschärfen. Vollends handeln die Kriegführenden im Recht, wenn sie in Erwiderung auf völker-

rechtswidrige Maßnahmen des Gegners in der erwähnten Weise vorgehen. Und das ist bei dem deutschen Unterseebootskrieg der Fall. Die Denkschrift, die die Bekanntmachung vom 4. Februar 1915 begleitet, bezeichnet ausdrücklich das Vorgehen Deutschlands als „militärische Maßnahmen gegen England . . ., die das englische Verfahren vergelten sollen". Im einzelnen werden die Völkerrechtsverletzungen Englands in der Denkschrift aufgeführt: Übertretung der Bestimmungen der Londoner Deklaration in den wesentlichen Punkten trotz Anerkennung derselben durch die englischen Vertreter auf der Londoner Seerechtskonferenz, eigenmächtige Erweiterung des Konterbanderechts durch Aufnahme bisher gänzlich freier Artikel in die Konterbandelisten und durch Beseitigung des Unterschieds zwischen absoluter und relativer Konterbande; Verletzung der Pariser Seerechtsdeklaration durch Wegnahme deutschen Gutes von neutralen Schiffen; Übertretung der eigenen Verordnungen zur Londoner Deklaration durch Gefangennahme wehrfähiger Deutscher auf neutralen Schiffen; Erklärung der ganzen Nordsee zum Kriegsgebiet und Erschwerung und Gefährdung der neutralen Schiffahrt durch das offene Meer zwischen Schottland und Norwegen in einem Maße, daß dadurch gewissermaßen eine Blockade neutraler Häfen und Küsten gegen alles Völkerrecht eingeführt wurde. Schließlich der durch alle diese Maßnahmen verfolgte Zweck, „durch die völkerrechtswidrige Lahmlegung des legitimen neutralen Handels nicht nur die Kriegführung sondern auch die Volkswirtschaft Deutschlands zu treffen und letzten Endes auf dem Wege der Aushungerung fast das ganze deutsche Volk der Vernichtung preiszugeben."

Bisher konnte der Zweck, eine Volkswirtschaft lahmzulegen, den Sieg durch Verhinderung der Zufuhr zu erlangen, legitimerweise nur auf dem Wege der Blockade erreicht werden. Die Blockade aber ist ein Kriegsmittel, das demjenigen, der es gebraucht, gewisse Verpflichtungen auferlegt, die sehr unbequem empfunden werden können. Das Prinzip der Effektivität, vollends wenn es auf so weiter Strecke, wie die deutsche Nordseeküste sie darstellt, gewahrt werden soll, verlangt die Stationierung einer großen Anzahl von Kriegsschiffen zur Überwachung der Handelsschiffahrt. Diese Schiffe sind, solange die Blockade dauert, für alle anderen Operationen, soweit sich diese nicht in der Blockadezone oder in ihrer unmittelbaren Nähe abspielen, ausgeschaltet,

und nicht nur das: sie sind auch in hohem Grade Angriffen ausgesetzt, die, besonders wenn sie durch Minen oder Unterseeboote erfolgen, in vielen Fällen zur Vernichtung wertvoller Kampfschiffe führen müssen. Es ist darum begreiflich, daß England es unzweckmäßig fand, diesen Weg zu beschreiten. Das Seebeuterecht allein aber konnte, so wie es durch die Pariser Deklaration eingeschränkt worden war, nicht genügen, um so tiefgreifende Wirkungen zu erzielen. England nahm darum das Konterbanderecht zu Hilfe und gestaltete es, seinen Zwecken entsprechend, derart um, daß die Wirkungen der Blockade auf diesem Wege ohne irgendwelche lästige Verpflichtungen erreicht werden konnten. Frankreich schloß sich seinem Vorgehen an. Die Konterbandelisten wurden willkürlich und in größtem Umfang erweitert; das Prinzip der einheitlichen Reise wurde wieder eingeführt und die Vermutungen für die feindliche Endbestimmung ausgedehnt.[54]) Zudem sollten Schiffe auch nach erfolgreich ausgeführtem Konterbandetransport beschlagnahmt werden können. Die wiederholten Änderungen, die an diesen Bestimmungen vorgenommen wurden bewirkten eine große Rechtsunsicherheit. Die Bestimmungen wurden in schärfster Weise durchgeführt.[55]) Ein solcher Zustand konnte von Deutschland nicht ohne Repressalie ertragen werden. Nachdem das völkerrechtswidrige Verhalten Englands ein halbes Jahr seinen Verlauf genommen hatte, antwortete Deutschland mit der Erklärung des Unterseebootskrieges, dessen scharfe Maßnahmen seinen Erfolg sichern und damit das Ziel der Unterdrückung des englischen Vorgehens herbeiführen sollten.

2.

Nach herrschender Meinung ist die Repressalie die Erwiderung völkerrechtswidrigen Verhaltens durch eine unter normalen Verhältnissen gleichfalls völkerrechtswidrige Handlung, die aber zum Zweck, den rechtswidrigen Willen der Gegenpartei zu brechen, d. h. Abstellung des rechtswidrigen Verhaltens und eventuell Genugtuung und Schadenersatz zu erlangen, gestattet ist. Daneben spielt der Vergeltungsgedanke eine, wenn auch rechtlich nicht maßgebende, so doch psychologisch nicht leicht abweisbare Rolle.[56]) Repressalien können sein positiv (Vornahme sonst verbotener Handlungen) oder negativ (Unterlassung sonst gebotener Handlungen). Kriegsrepressalien werden den Umständen

entsprechend meist positiver Natur sein.[57]) Da die Repressalie einen Zwang ausüben soll, so ist damit von selbst die Beschränkung gegeben, daß sie aufzuhören hat, sobald der im Unrecht befindliche Teil nachgibt. Eine weitere Beschränkung ist die verschiedentlich geforderte[58]) und ebenfalls durch den Zweck der Repressalie bedingte Verhältnismäßigkeit von Unrecht und Repressalie. Das als Repressalie angewandte Vorgehen muß in seiner Schärfe und Tragweite demjenigen, zu dessen Abstellung es unternommen wird, entsprechen. Aber nicht unbedingt. Es wird genau so scharf und daher eventuell um so viel schärfer als das gegnerische Vorgehen sein müssen, als genügt, um das gegnerische Interesse an der Fortsetzung des rechtswidrigen Verhaltens zu beseitigen, also den rechtswidrigen gegnerischen Willen zu brechen. Es wird weiter gefordert, daß die Repressalie sich innerhalb der Schranken der Menschlichkeit halten solle.[59]) Dieser Forderung wird gewiß im allgemeinen stattgegeben werden, soweit es sich mit dem Zweck der Repressalie vereinigen läßt. Falsch erscheint es, die Repressalie als Strafe anzusprechen, wie z. B. Pradier-Fodéré es tut: „Le point de vue de la légitime défense et celui du châtiment sont les seuls avouables.“ Die Strafe kann nicht der Zweck der Repressalie sein, denn woher nähme der Staat das Recht, einen anderen ihm gleichgestellten Staat zu strafen?[60]) Folgerichtig geht aus der Auffassung, daß der Staat nicht Richter und Partei zugleich sein könne, hervor, daß die Repressalie nicht als Strafe, sondern als Zwangsmaßregel zum Zweck der Selbsthilfe aufzufassen ist und daher auch bei Erlöschen des rechtswidrigen Willens, der sich in Abstellung des rechtswidrigen Verhaltens, eventuell in Genugtuungs- und Schadensersatzleistung äußert, ihr Ende zu finden hat. Eine andere Beschränkung als diese auf Maß und Dauer sich beziehende kann noch durch vertragliche Festsetzung gegeben sein. So wird z. B. in vielen Fällen die Einziehung fremder Eisenbahnwagen durch Vertrag als Friedensrepressalie ausgeschlossen. Ferner gilt im allgemeinen die Verhaftung Exterritorialer und die Beschlagnahme ihres Besitzes für einen unerlaubten Akt der Selbsthilfe. Auch sind für einige vielfach geübte Selbsthilfeakte wie Embargo und Friedensblockade durch Gewohnheit feste Regeln entstanden, die nicht wohl umgangen werden dürfen. Weitere Beschränkungen bestehen nicht. Das Gebiet, dem die Repressalienhandlung zu entnehmen ist, steht

frei. Allerdings ist es im allgemeinen üblich, die Repressalie nicht nur nach Maß, sondern auch nach Art dem Delikt anzugleichen, soweit man dazu in der Lage ist. Doch steht das im Belieben des betreffenden Staates, was, wie Oppenheim[61]) hervorhebt, bei dem Zweifel, der oft über die näheren Umstände des vom Feinde begangenen Delikts und bei der Unkenntnis, die oft über die vom Feinde verletzte Rechtsregel herrscht, zu bedauerlichen Willkürlichkeiten führen kann. Oppenheim fordert denn auch als gebieterische Notwendigkeit eine Vereinbarung über genaue Regelung der Repressalien. Sollte es einmal zu einer solchen Regelung kommen, so könnte sie wohl nur in der Weise erfolgen, daß dem Staate zu Kriegsrepressalienzwecken gestattet würden:

1. Alle Handlungen, die ihm für Zwecke der Friedensrepressalie gestattet sind,[62]) aber mit Einschluß „solcher Maßregeln, wie sie der Staat zur Realisierung strafrechtlicher Ansprüche gegen seine (oder fremde) Untertanen verfügt".[63]) Das Kriegsstrafrecht muß hier als strafrechtlich maßgebend angesehen werden.

2. Darüber hinaus alle Handlungen, die zugleich den Kriegszweck fördern, ohne jedoch das Erfordernis der Verhältnismäßigkeit zur rechtswidrigen Handlung des Gegners ganz außer acht zu lassen. Hierauf läßt sich wiederum die bereits an anderer Stelle erwähnte Äußerung v. Hartmanns anwenden: „Noth und Schädigung des Feindes sind unerläßliche Voraussetzungen für das Beugen und Brechen seines Willens. Sie finden in ihrem Einfluß auf diesen ihre unanfechtbare Begründung, sobald sie die Verfolgung eines bestimmt vorgezeichneten Kriegszieles zu fördern im Stande sind; sie erscheinen erst als Ergebnisse einer verdammungswürdigen Barbarei, wenn sie ohne ein solches Ziel hervorgerufen wurden, oder wenn sie mit demselben außer allem Verhältniß blieben."[64]) Nicht immer wird allerdings die Möglichkeit gegeben sein, die Repressalie auf eine dem Kriegszweck dienliche Handlung zu beschränken, ohne das Erfordernis der Verhältnismäßigkeit außer acht zu lassen. Dies wird besonders dann der Fall sein, wenn der Gegner im Vorteil ist, ein besetzter Landstrich nicht zu Gebote steht, die Repressalie also unter Umständen in einer Verschärfung der Kampfmittel bestehen müßte, um die erforderliche Wirkung zu erzielen. Hier das richtige Maß zu treffen, dem Gegner keinen unverhältnismäßigen Schaden

zuzufügen, dürfte großen Schwierigkeiten begegnen. Es ist darum fraglich, ob eine Anregung dieser Art zu einer Entwicklung des Repressalienrechts in der genannten Richtung führen kann.

3.

Eine Forderung der vorstehenden Art zu erfüllen, ist der Unterseebootskrieg in hohem Maße geeignet. Seine Spitze ist gegen den englischen Handel gerichtet, und die Vernichtung des englischen Handels, die Unterbindung der englischen Zufuhr sind, wenn sie erreicht werden, durchaus wirkungsvolle Mittel, sowohl um den völkerrechtswidrigen Willen Englands zu brechen wie um Englands Wehrkraft zu schwächen und dadurch den Kriegszweck, einen möglichst günstigen Frieden, zu erreichen. Der Vorwurf der Unmenschlichkeit kann gegen diese Repressalie nicht mit Recht erhoben werden, denn ihr Zweck verlangt ein derartig scharfes Vorgehen. Mit gelinderen Mitteln kann England nicht dazu gezwungen werden, von seinem rechtswidrigen Vorgehen abzustehen, denn sein Interesse an dessen Gelingen würde dann den Nachteil, den es durch die Repressalie erleidet, dauernd überwiegen. Zudem ist der Verlust an Menschenleben von Nichtkombattanten, der durch die warnungslose Torpedierung hervorgerufen wird, ja nicht beabsichtigtes Repressalienmittel, sondern nur eine bedauerliche und unvermeidliche Nebenwirkung. Derartige Nebenwirkungen sind aber im Seekriege, der seinen natürlichen Bedingungen entsprechend an und für sich schon viel grausamer ist als der Landkrieg, eine häufige Erscheinung. Die Forderung der Menschlichkeit ist im Seekriege nicht in gleichem Maße durchzusetzen wie im Landkriege. Das zeigt sich unter anderem auch darin, daß ein Verbot der warnungslosen Torpedierung feindlicher Handelsschiffe im Seekriegsrecht nicht ausgesprochen ist. Der dem Unterseebootskrieg gegenüber so oft erhobene Vorwurf der Unmenschlichkeit geht darum von falschen Voraussetzungen aus. Im vorliegenden Falle könnte eingewendet werden, der Unterseebootskrieg sei als Repressalienmittel zu scharf, da ja das Ziel Englands in Ansehung unserer wirtschaftlichen Leistungs- und Anpassungsfähigkeit unerreichbar war.

Aber diese Entgegnung würde den wesentlichen Punkt verfehlen. Der Wille Englands war und ist, wie es die neuesten Äußerungen englischer Staatsmänner zeigen, weiter darauf

gerichtet, sein Kriegsziel auf diesem rechtswidrigen Wege zu erreichen, und dessen Willen zu brechen, ist der Zweck der Repressalie. Es kann darum kein Zweifel daran bestehen, daß das deutsche Vorgehen als Repressalie gerechtfertigt ist.

Dieses Repressalienmittel hat aber noch weiter den Vorzug, daß es dem englischen Vorgehen der Art nach ausgezeichnet angepaßt ist. Wehberg wies schon in seiner Schrift „v. Tirpitz und das deutsche Seekriegsrecht" darauf hin, daß die deutschen Vergeltungsmaßregeln nicht nur nicht willkürlich seien, sondern sogar die logisch allein folgerichtige Abwehr darstellten. „Denn infolge des tiefen, unzertrennbaren Zusammenhangs zwischen Konterbande- und Seebeuterecht ist es das einzig Richtige, gegenüber einer Vergewaltigung des Konterbanderechts mit einer Verschärfung des Seebeuterechts zu antworten." Auf beiden Wegen kann und soll das gleiche Ziel erreicht werden: Lahmlegung der Volkswirtschaft des Gegners, letzten Endes, wie Meurer pathetisch ausruft: „Hungerkrieg gegen Hungerkrieg!" Beide Wege suchen also Blockadewirkungen mit der Umgehung der Blockade zu erreichen. Man kann daher zusammenfassend die Parallele aufstellen: England sucht durch Verschärfung des Konterbanderechts, das sich als ein verschärftes Seebeuterecht an neutralen Schiffen darstellt, indirekt die Wirkung der Blockade (Aushungerung), zu erreichen; Deutschland antwortet darauf, indem es durch Verschärfung des Seebeuterechts an feindlichen Schiffen ebenfalls Blockadewirkungen erzielt.

Aus den genannten Gründen muß dem deutschen Unterseebootskrieg das Zeugnis erteilt werden, daß er allen Erfordernissen der Repressalie entspricht.

§ 3. Die warnungslose Torpedierung unter dem Gesichtspunkt der Notwehr

1.

Nicht als Repressalie allein, sondern noch unter einem anderen Gesichtspunkt läßt sich die warnungslose Torpedierung rechtfertigen.

England hat von jeher den Grundsatz verfochten, daß Kauffahrteischiffe sich der Anhaltung und Durchsuchung von seiten des Gegners mit Gewalt widersetzen dürften. Dementsprechend hatte

es auch bereits vor Ausbruch des Krieges eine Reihe von Kauffahrteischiffen bewaffnet, um sie instand zu setzen, sich im Kriegsfall gegen die Nehmung von seiten solcher feindlichen Schiffe zu wehren, „welche bei Ausbruch oder im Laufe des Krieges von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe umgewandelt worden sind“ (Oppenheim).[65]) Diese Absicht ist schon am 26. März 1913 im House of Commons durch den Ersten Lord der britischen Admiralität ausgesprochen worden. Und zwar sollte nicht nur eine Reihe großer Handelsdampfer mit Geschützen und Munition ausgerüstet werden, sondern es sollte sogar die erforderliche Bedienungsmannschaft von der englischen Marine ausgebildet werden, um die Verteidigungsmöglichkeit wirksamer zu gestalten. Die Schiffe sollten indessen dadurch nicht den Charakter von Hilfskreuzern annehmen. Am 17. März 1914 wurde in einer Sitzung des Unterhauses mitgeteilt, daß bis jetzt 40 Handelsschiffe auf diese Weise ausgerüstet seien und daß es bis Jahresschluß 70 sein würden.[66]) Dieses Vorgehen der englischen Regierung wird bestätigt durch eine Mitteilung des Vorsitzenden der Royal Mail Co., Sir Owen Philipps, an die Generalversammlung, in der er nach dem „Statist“ vom 15. Mai 1915 äußerte: „Vor zwei Jahren habe ich Ihnen mitgeteilt, daß wir auf Anregung der Admiralität unsere Schiffe auf unsere Kosten mit 4,7zölligen Geschützen, die uns die Regierung zur Verfügung gestellt hat, ausgerüstet haben. Verschiedene andere Gesellschaften sind sofort unserem Beispiel gefolgt.“[67]) Die englischen Handelsschiffe wurden also von seiten ihrer Regierung zum bewaffneten Widerstand nicht nur autorisiert, sondern direkt aufgefordert. Dabei blieb es aber nicht. Schon am 19. Februar 1915, am Tage nach dem offiziellen Beginn des Unterseebootkrieges, hatte die britische Admiralität in verschiedenen Häfen Bekanntmachungen anheften lassen, worin Kapitänen und Mannschaften hohe Belohnungen für die Zerstörung von Unterseebooten versprochen wurden.[68]) Hiermit war den englischen Handelsschiffen samt und sonders die Befugnis zu offenem Vorgehen von seiten ihrer Regierung gegeben. Die Einschränkung, daß ihre Bewaffnung nur defensiven Zwecken dienen sollte, war, wenn sie auch pro forma noch aufrechterhalten wird, in der Tat damit aufgehoben. Ein Zeugnis hierfür sind auch die in den Anlagen zur deutschen Denkschrift vom 10. Februar 1916 veröffentlichten Instruktionen, die auf feindlichen Handelsschiffen

gefunden wurden. Frankreich ist diesem Beispiel gefolgt. Das W.T.B. meldet am 4. Februar 1916, daß der französische Admiral Lacaze einem Vertreter des „Petit Journal“ mitgeteilt habe, die französischen Handelsschiffe hätten den Befehl, deutsche Unterseeboote anzugreifen und zu rammen. Die feindlichen Handelsschiffe haben der Aufforderung Folge geleistet, wenn auch meist ohne Erfolg. Erleichtert wurde ihnen die Aufgabe noch durch die Anordnung des Mißbrauchs neutraler Flaggen. Ein W.-B.-Telegramm vom 3. Februar 1915 meldet folgenden Befehl der britischen Admiralität: „Wegen des Auftretens deutscher Unterseeboote im Englischen und Irischen Kanal sollen sofort alle englischen Handelsschiffe neutrale Flaggen hissen und alle Abzeichen, wie Reedereizeichen, Namen usw. verdecken. Hausflaggen sind nicht zu führen. Dieser Befehl ist geheimzuhalten.“ [69]) Diese Anordnung erreichte einen doppelten Zweck: sie erschwerte das Vorgehen der deutschen Unterseeboote, indem sie in Ungewißheit versetzt wurden, mit wem sie es zu tun hatten, und erleichterte dasjenige der englischen Handelsschiffe, die in vielen Fällen durch das Vertrauen der deutschen Unterseebootskommandanten auf ihre Neutralität in den Stand gesetzt wurden, ihre Angriffsversuche aus nächster Nähe zu unternehmen. [70]) Beispiele dazu befinden sich in den Anlagen zur deutschen Denkschrift vom 10. Februar 1916. In einer längeren Zuschrift an das niederländische Blatt „De Toekomst“ sagt der Kapitän eines großen Dampfers einer der größten holländischen Schiffahrtsgesellschaften: „Ich weiß, daß die Bemannung eines bekannten englischen Dampfers sich rühmte, ein deutsches Tauchboot, während dieses ein anderes Schiff zum Stoppen zwang, zum Sinken gebracht zu haben.“ [71]) Unaufgeklärt ist bis jetzt der Untergang des U 29. Nach allgemeiner Annahme und von England nicht widerlegten Blättermeldungen ist auch es dem Angriff eines englischen Handelsdampfers zum Opfer gefallen. Das vorerwähnte W.-B.-Telegramm vom 4. Februar berichtete auch von der angeblichen Versenkung eines deutschen Unterseebootes durch den französischen Postdampfer „Plata“. Die Häufigkeit derartiger Angriffe ist in stetem Zunehmen begriffen. Die rechtliche Natur dieses Vorgehens und die daraus für das Verhalten der deutschen Unterseeboote sich ergebenden Folgen sollen im weiteren zunächst ins Auge gefaßt werden.

2.

Die Frage, ob den Kauffahrteischiffen das Recht des Widerstandes zustehe, ist in letzter Zeit Gegenstand eingehender Erörterungen geworden. In Band VIII der „Zeitschrift für Völkerrecht" wird noch vor dem Kriege das Thema von Oppenheim und Triepel in längeren Aufsätzen behandelt. Oppenheim spricht sich hier in Übereinstimmung mit seiner früher vertretenen Auffassung für das Widerstandsrecht aus und polemisiert zugleich gegen Schramm und Triepel, die, ersterer in seinem „Prisenrecht", letzterer bei den Beratungen des Instituts für Internationales Recht die gegenteilige Meinung geäußert hatten. Eine Antwort auf diese Herausforderung und zugleich eine Widerlegung der Oppenheimschen Theorie stellt der Aufsatz Triepels: „Der Widerstand feindlicher Handelsschiffe gegen die Aufbringung" dar. Es sei hier zunächst kurz der Standpunkt dargelegt, den Triepel in der Frage einnimmt.

Triepel zeigt sich, wie schon gesagt, als ausgesprochener Gegner eines Widerstandsrechts der Handelsschiffe. Dem Umstande, daß sowohl die ausländische wie die ältere deutsche Völkerrechtsliteratur ein solches allgemein anerkennt, mißt er keine große Bedeutung bei. Er ist der Ansicht, daß hier, wie oft im Völkerrecht, ein Autor vom anderen abschreibt, und daß die Anerkennung des Widerstandsrechts mit der Anschauung vom Kriege aller gegen alle zusammenhängt, die im 18. Jahrhundert die herrschende war. Wenn sich viele der genannten Autoren auf die englische Praxis berufen, so macht Triepel dagegen geltend, daß weder die Anschauungen der Gelehrten noch die Praxis einzelner Staaten, noch deren Gesetze, Prisenordnungen und Prisenreglements geltendes Völkerrecht begründen. Nach seiner Ansicht könnte sich die herrschende Lehre auf altes Gewohnheitsrecht nur dann beziehen, wenn sie nachzuweisen vermöchte, „daß die Kriegführenden seit alters den Widerstand feindlicher Kauffahrer gegen Kriegsschiffe — nicht etwa nur gegen Kaper! — geduldet, d. h. daß sie die überwundene Besatzung immer dem besiegten Kombattanten gleichgestellt und daß sie dies Verhalten in der Überzeugung rechtlicher Notwendigkeit geübt hätten".[72]) Ein derartiger Beweis fehlt aber bisher und könnte auch, wenn er beigebracht würde, durch inzwischen erfolgte Änderungen des Kriegsrechts beseitigt worden sein. Triepel stützt sich mit seiner

Ansicht ferner auf das im Landkrieg geltende Recht. Im Landkrieg hat die kriegführende Macht das Recht, jeden Angriff und jeden Widerstand seitens Privatpersonen streng zu bestrafen. Nur Angehörige organisierter Streitkräfte haben das Recht zur Vornahme von Feindseligkeiten.[73]) Diesem Grundsatz, meint Triepel, komme im Seekriege ebensogut Geltung zu. „Die Beseitigung der Kaperei, die doch immer noch eine staatlich autorisierte und regulierte Kriegführung durch Handelsschiffe bedeutete, und die strengen Vorsichtsmaßregeln, mit denen man die Umwandlung der Kauffahrteischiffe in Kriegsschiffe umgeben hat, beweisen, daß das geltende Völkerrecht auch im Seekriege die Feindseligkeiten lediglich den militärisch organisierten Streitkräften gestatten will." Privatpersonen können sich daher auch hier einem nach Völkerrecht erlaubten Akt der Seekriegführung nur um den Preis widersetzen, daß sie, falls der Widerstand mißlingt, nach Standrecht behandelt werden. Nach der heute geltenden Rechtsanschauung, daß der Krieg ein Krieg der Staaten und nicht ein Krieg der Völker sei, muß die Auffassung von Widerstandsrecht der Handelsschiffe gegen die Aufbringung, die die herrschende Lehre noch beibehalten hat, als veraltet außer Geltung gesetzt werden, da diese Voraussetzung, auf die allein sie gestützt werden konnte, geschwunden ist. Der Einwand, der erhoben werden könnte, die Forterxistenz des Seebeuterechts beweise, daß im Seekriege noch der Krieg des Staates gegen das Individuum fortdauere, wird widerlegt: die Seebeute richtet sich nicht gegen das Privateigentum des Einzelnen, sondern gegen die wirtschaftlichen Kräfte des Staates. So wenig wie im Landkriege der Einzelne sich zur Wehr setzen darf, wenn er Schaden an seinem Eigentum erleidet, so wenig darf es der Kauffahrer. Dies ist in großen Zügen die Auffassung Triepels, die sich im wesentlichen mit der Auffassung Schramms in Übereinstimmung befindet.[74]) Diese Argumente sind trotz der Angriffe, die z. B. Wehberg gegen sie gerichtet hat, im wesentlichen überzeugend. Es läßt sich ihnen aber noch — gerade auch mit Rücksicht auf diese letzteren — einiges hinzufügen.

Der friedlichen Bevölkerung wird im Landkriege nur Schonung zugebilligt unter der Voraussetzung, daß sie sich auch in Wirklichkeit friedlich verhält. Beteiligt sie sich am Kampf, so wird sie auch keine Schonung erfahren, sondern die Truppe wird genötigt sein, um der Sicherheit ihrer Existenz willen von vornherein mit

der größten Schärfe und Schonungslosigkeit vorzugehen. Die Übertragung des gleichen Grundsatzes auf den Seekrieg ist durchaus keine willkürliche und unbegründete, wie Wehberg meint. Hier wie dort kann Schonung nur gewährt werden, wenn die Sicherheit der eigenen Existenz nicht dadurch gefährdet wird. Beteiligt sich die Besatzung der Handelsschiffe am Kampf — und nach ihrer weitgehenden Bewaffnung und der diesbezüglichen Aufforderung seitens der Regierung war die Annahme, daß sie es tun würde, von vornherein gegeben und ist durch die inzwischen gemachten Erfahrungen nur bestätigt worden —, so wird sich das Unterseeboot dem begegnenden Handelsschiff gegenüber in der gleichen Lage sehen wie die Truppe im Landkriege gegenüber dem von Freischärlern besetzten Dorfe: sie wird es beschießen müssen bis zur Garantie der Aufgabe des Widerstandes, andernfalls bis zur Vernichtung. Die Besatzung beraubt sich auf diese Weise selbst des Vorzugs der Schonung, den die am Kampf nicht beteiligten Angehörigen des Gegners genießen.

Ferner ist zu beachten, daß das Verhältnis des Unterseebootes zum Handelsschiff ein wesentlich anderes ist als das der übrigen Kriegsschiffe. Wenn Triepel sagt, der Kampf eines Handelsschiffes gegen ein Kriegsschiff würde ein selbstmörderisches Beginnen sein, so hat er dabei jedenfalls eher an einen Panzerkreuzer gedacht als an ein Unterseeboot. Die Sicherheit des Unterseeboots beruht auf seiner Geschwindigkeit und vor allem seiner Unsichtbarkeit; diese verliert es nicht erst beim Kampf, sondern schon bei der Unterhandlung mit dem Handelsschiff. Schon dann ist ihm der Kauffahrer überlegen: mit einer raschen Wendung, mit einem einzigen gut gezielten Schuß vermag er es zu vernichten.[75] Bei dieser Sachlage müßte ein Widerstandsrecht der Besatzung der Handelsschiffe eine unerhörte Bevorzugung bedeuten. Die Besatzung wäre ihrerseits vor einem Angriff auf ihre Person gesichert, könnte aber jederzeit von ihrem Recht, sich gegen die Aufbringung zu wehren, gegen das momentan schwächere Unterseeboot Gebrauch machen.[76] Dieser ungleiche Kampf würde wahrscheinlich in manchen Fällen mit dem Siege des Kauffahrers enden, ohne daß im einzelnen Falle immer nachgewiesen werden könnte, ob der Kauffahrer es wirklich beim Widerstand bewenden ließ oder, eine günstige Gelegenheit ausnutzend, seinerseits den Angriff eröffnet hatte. Ein Widerstandsrecht, das auf diese Weise

die feindliche Seemacht um eine große Zahl wertvoller Kombattanten verstärken würde, die dazu noch die Vorzugsstellung besäßen, nicht zuerst angegriffen werden zu dürfen, ist undenkbar.

Es ist aber auch darum undenkbar, weil es sich gegen ein Recht des Angreifers richten würde. Ein Recht zum Widerstande gegen ein Recht gibt es nicht, wie dies auch bei anderer Gelegenheit der englische Völkerrechtslehrer Phillimore ausgesprochen hat: „It is admirably said by Lord Stowell, that it is a wild conceit, that wherever force is used it may be lawfully resisted, a lawful force cannot lawfully be resisted." [77]) Für den Handelskrieg, der mit Unterseebooten geführt wird, müßte ein Widerstandsrecht der Handelsschiffe geradezu zur Aufhebung des Seebeuterechts führen. Aus dem Rechtscharakter der Seebeute ergibt sich auch ohne weiteres, daß Wehberg im Unrecht ist, wenn er behauptet, man könne mit dem gleichen Recht die Unverletzlichkeit des Privateigentums auf das Seekriegsrecht übertragen wie die Unzulässigkeit des bewaffneten Widerstandes friedlicher Personen. Das Seebeuterecht ist ein Gewohnheitsrecht, dessen Existenz von niemand bestritten wird, eine Ausnahme gegenüber der sonstigen Schonung des Privateigentums im Kriege, die vielleicht gerade deshalb nicht abgeschafft wird, weil sie sich, wie auch Triepel bemerkt hat, weniger gegen das Privateigentum als solches, sondern vielmehr gegen die wirtschaftlichen Kräfte des Staates richtet [78]) und dadurch zu einem Kampfmittel geworden ist, zu einer wertvollen, wenn auch in Ansehung des Blockaderechts vielleicht nicht unbedingt notwendigen Unterstützung zur Durchführung des Seekrieges. Durch seine Begrenzung und Formalisierung hat das Seebeuterecht, das zunächst nur als Akt der Feindseligkeit erscheinen mochte, den Charakter eines subjektiven Rechts des Kriegführenden erlangt. Das übersieht Wehberg, wenn er das Requisitionsrecht im Landkrieg als rechtliche Beschränkung einstmals schrankenloser Gewalt in Gegensatz zur Seebeute stellt, bei welcher die Erteilung eines „Rechtes zur Wegnahme" seiner Ansicht nach einem Freibrief zur Vernichtung des Seehandels ohne irgendwelche Gegenleistung gleichkäme. Wehberg übersieht ferner, daß dieses Recht zur Wegnahme bereits besteht, seine Beweisführung also nicht nur irrig, sondern auch überflüssig ist. Ein Bestandteil des Seebeuterechts ist die Aufbringung, der die Anhaltung und Durchsuchung vorauszugehen pflegt. Oppen-

heim negiert den Rechtscharakter der Aufbringung und nennt sie einen feindseligen Akt und das Anhalten und Durchsuchen des feindlichen Handelsschiffes eine Pflicht. Diese Auffassung[79]) ist bei näherer Betrachtung unhaltbar. Wäre die Aufbringung nur ein Akt der Feindseligkeit, so müßte das Schiff ja dadurch sofort ergriffen werden und das Eigentum daran nicht erst durch das Urteil des Prisengerichts übergehen, wie das nach dem Prisenrecht der meisten Staaten der Fall ist.[80]) Die Aufbringung des Schiffes würde sich in diesem Falle als Inbesitznahme auf Grund der Gewalt darstellen. In Wirklichkeit aber ist sie nur der erste Schritt zur Realisierung eines Rechtes durch ein rechtlich geregeltes Verfahren und trägt somit als Bestandteil dieses völkerrechtlich anerkannten Verfahrens selbst den Charakter eines Rechts. Gegen einen feindseligen Akt wäre Widerstand denkbar, weniger gegen eine Pflicht, völlig undenkbar aber gegen ein Recht.

Der Umstand, daß zur Zeit der Kaper die Handelsschiffe diesen mit Erfolg Widerstand geleistet haben, spricht nicht, wie Wehberg[81]) meint, für ein Widerstandsrecht der Handelsschiffe im modernen Seekrieg. Die Kaper waren keine Kriegsschiffe. Der Staat erteilte ihnen einen Kaperbrief, und im übrigen betrieben sie die Kaperei als Geschäft auf eigenen Profit und eigenes Risiko, wenn auch der Staat von ihrer Tätigkeit den Vorteil der Schwächung der gegnerischen Volkswirtschaft hatte. Zudem war in jener Zeit ein rechtlich geregeltes und begrenztes Seebeuterecht, wie es die Pariser und Londoner Deklaration geschaffen haben, noch nicht vorhanden. Diese Umstände erklären den damals allgemein üblichen und von niemand angefochtenen Widerstand der Handelsschiffe gegen die Aufbringung, nicht, wie Wehberg anzunehmen scheint, die bloße Möglichkeit, mit Erfolg Widerstand zu leisten. Es geht daher nicht an, zu behaupten, mit dem Aufkommen der modernen Hilfskreuzer sei die Möglichkeit aufs neue gegeben, mit Erfolg Widerstand zu leisten, und es müsse der Widerstand, der den alten Kapern gegenüber nicht verboten gewesen sei, nun auch den modernen Hilfskreuzern gegenüber erlaubt sein. Eine derartige Argumentation läßt die veränderte Rechtslage völlig außer acht und entbehrt daher jeglicher Beweiskraft. Eine weitere Behauptung Wehbergs, daß es kein Beispiel dafür gebe, daß die Staaten den Widerstand der Handelsschiffe für unerlaubt halten, widerlegt schon der von ihm selbst

angeführte Umstand, daß England und Japan solche neutrale Ware einziehen, die auf armierten Schiffen verladen worden ist, gleichgültig, ob von seiten dieser Schiffe tatsächlich ein Widerstand stattgefunden hat oder nicht. Die Einziehung neutraler Ware, die nach der Pariser Deklaration auch auf feindlichen Schiffen frei ist, kann nichts anderes darstellen als die Retorsion für die wissentliche Begünstigung eines rechtswidrigen Vorhabens. Das Schiff stellt sich, indem es sich zum gewaltsamen Widerstand gegen das Seebeuterecht des Gegners vorbereitet, außerhalb des Rechts, und das gleiche tun diejenigen, die sich ihm anvertrauen, obwohl ihnen sein Vorhaben bekannt ist. Wehberg liefert hiermit gleichzeitig einen Gegenbeweis, gegen seine eigene Behauptung und den Beweis, daß die englische Praxis, auf deren Bedeutung für das Völkerrecht er so großen Wert legt, von Widersprüchen nicht frei ist. Trotz aller Einwände wird also daran festgehalten werden müssen, daß ein Widerstandsrecht der Handelsschiffe gegenüber Kriegsschiffen nicht besteht und auch mit keinem Schein der Berechtigung verlangt werden kann.[82])

3.

Ist nun der Widerstand der Handelsschiffe ein ungerechtfertigter, so kommt für das deutsche Vorgehen noch ein weiterer Gesichtspunkt in Betracht. Der Widerstand des feindlichen Kauffahrers gegen das Unterseeboot, das sein Recht zur Aufbringung geltend machen will, präsentiert sich im einzelnen Fall als unrechtmäßiger Angriff. Selbst wenn die feindlichen Handelsschiffe nicht Jagd auf Unterseeboote machten — der Erlaß der britischen Admiralität, der sie dazu auffordert, erschien ja erst am 19. Februar, war also für den deutschen Erlaß, der die Zerstörung aller feindlichen Handelsschiffe ankündigte, nicht maßgebend —, so kann sich doch der Widerstand mit Waffengewalt gegen ein Unterseeboot, das sein Recht der Anhaltung unter normalen Umständen zunächst kampflos zu realisieren versuchen würde, nur als Angriff äußern, und ein solcher Angriff ist nach den früheren Ausführungen rechtswidrig und versetzt das Unterseeboot in den Zustand der Notwehr; denn Notwehr bedeutet Verteidigung gegen einen rechtswidrigen Angriff. Ist nun ein solcher Angriff regelmäßig mit Sicherheit vorauszusehen, so handelt das Unterseeboot auch dann in Notwehr, wenn es diesem Angriff zuvorzukommen versucht und den Gegner

aus sicherer Entfernung vernichtet. Schon bevor die angriffsweise Verwendung der Handelsschiffe durch die britische Admiralität (ohne ihre Umwandlung in Hilfskreuzer) bekannt wurde, handelte daher Deutschland auch ohne Berufung auf den Repressaliengrund im Recht, wenn es seine Unterseeboote anwies, die beim Versuch der Anhaltung vorauszusetzenden rechtswidrigen Angriffe der zu diesem Zweck armierten Handelsschiffe nicht abzuwarten, sondern ihnen zuvorzukommen. Die Rechtmäßigkeit dieses Vorgehens hat sich seit dem Erlaß der britischen Admiralität vom 19. Februar 1915 und den dadurch für die deutschen Unterseeboote entstandenen Folgen erklärlicherweise nicht vermindert. Ist der Widerstand der Handelsschiffe gegen die Aufbringung unrechtmäßig, so ist es ihr offensives Vorgehen, wenn es nicht zum Zwecke der eigenen Verteidigung, sondern zur Unterstützung der Kampfflotte stattfindet, erst recht. Die warnungslose Torpedierung ist daher auch unter dem Gesichtspunkt der Notwehr zu rechtfertigen.[83])

Drittes Kapitel

Die Wirkungen des Unterseebootskrieges auf die Neutralen

I. Abschnitt

Zulässigkeit des Unterseebootskrieges gegenüber den Neutralen

1.

Es bleibt nun, nachdem die Übereinstimmung des deutschen Unterseebootskrieges gegen die feindlichen Handelsschiffe mit den Normen des Völkerrechts dargestellt worden ist, noch zu erörtern übrig, ob die Neutralen dagegen Einspruch zu erheben befugt sind bzw. inwieweit der Schaden, den die Neutralen durch diese Art der Kriegführung erleiden, das Maß derjenigen Wirkungen des Kriegszustandes übersteigt, welches die Neutralen dulden müssen, ohne daraus Anspruch auf Genugtuung oder Ersatz herleiten zu können.

Soweit nicht rechtssetzende Vereinbarung und spezielle vertragliche Regelung, die nur durch Notrecht außer Geltung gesetzt werden können, Platz greifen, ist subsidiär als oberster Grundsatz festzuhalten: im Kriege gehen die Interessen der Kriegführenden denen der Neutralen vor. Für die Kriegführenden handelt es sich in der Regel um staatliche und wirtschaftliche Existenz, für die Neutralen nicht. Das Recht trägt diesem Umstande in weitem Maße Rechnung, indem nur diejenigen Normen, welche nach aller Voraussicht ohne Opferung wichtiger militärischer Interessen immer respektiert werden können, in kategorischer Form aufgestellt sind, während die übrigen dem Vorbehalt militärischer Notwendigkeit unterworfen bleiben.[84]) Da das Eintreten der militärischen Notwendigkeit nur durch den Kriegführenden entschieden werden kann, so tritt hier in weitem Umfang das freie Ermessen desselben an Stelle der starren Norm. Das Recht erkennt seine Schranke in der Notwendigkeit und paßt sich ihr an, in der

Einsicht, daß die Interessen, die hier auf dem Spiele stehen, so ungeheure sind, daß ihre Verteidigung nicht beschränkt werden darf. Tritt das Recht der Notwendigkeit hindernd in den Weg, so wird es mit der Praxis unvereinbar. Huber unterscheidet die Notwendigkeit in absolute und relative, „d. h. je nachdem das in Frage kommende Interesse überhaupt nur durch die Außergeltungsetzung der Norm gewahrt werden kann, oder aber nur leichter, sicherer.“ Läßt sich eine absolute Notwendigkeit nicht feststellen, so muß die relative genügen. Die Freiheit, die hier gewährt wird, ist also noch eine weit größere als die des strafrechtlichen Notstandes. In der Regel wird indessen der Kriegführende schon aus politischen Rücksichten sich in der Durchsetzung seines Interesses auf Kosten Neutraler auf die absolute Notwendigkeit beschränken.

Im Unterseebootskriege kommt eine Berufung auf die militärische Notwendigkeit gegenüber den Neutralen nur so weit in Betracht, als neutrale Schiffe, Personen und Güter auf dem Kriegsschauplatz unmittelbar Gegenstand von Kriegshandlungen sein oder durch Kriegshandlungen gegen feindliche Schiffe mitbetroffen werden können. Der Unterseebootskrieg richtet sich nach der Absicht der deutschen Regierung nicht unmittelbar auch gegen die neutrale Schiffahrt. Dies beweist schon die Bekanntmachung vom 4. Februar 1915, die, wie weiter oben ausgeführt wurde, sich als eine im Interesse der neutralen Schiffahrt erfolgte Notifikation des gefährdeten Gebiets darstellt und mit Hinweis auf die militärische Notwendigkeit sehr wohl hätte umgangen werden können. Die deutsche Regierung gab hiermit den ersten Beweis ihres guten Willens, „zum Schutze der neutralen Schiffahrt, sogar im Seekriegsgebiet alles zu tun, was mit der Durchführung ihres Zweckes irgendwie vereinbar ist,“ [85]) obschon sie sich wohl bewußt war, mit dieser langfristigen Ankündigung die Erreichung des Kriegszweckes England gegenüber schwer zu beeinträchtigen. Einen weiteren Beweis des guten Willens gegen die Neutralen gab die deutsche Regierung, indem sie in der Note vom 16. Februar 1915 der Regierung der Vereinigten Staaten noch einmal ausdrücklich versicherte, daß die Bekanntmachung vom 4. Februar nur die Vernichtung der feindlichen, nicht aber die aller Handelsschiffe ankündigte. Auch dies eine Beeinträchtigung des Kriegszweckes, „zumal da, bei der Auslegung des Begriffes Konter-

bande, die Englands Regierung gegenüber Deutschland beliebt hat und die demgemäß die deutsche Regierung auch gegen England anwenden wird, auch den neutralen Schiffen gegenüber die Präsumtion dafür sprechen wird, daß sie Konterbande an Bord haben". — Der relativen Notwendigkeit im Sinne Hubers würde es entsprochen haben, dieser Präsumtion gemäß ohne Unterschied auch die neutralen Schiffe im Kriegsgebiet, deren Tätigkeit ja die Stärkung der englischen Widerstandskraft bedeutet, den Wirkungen des verschärften Seekrieges zu unterwerfen. Daß dies nicht geschehen ist, beweist, daß der Unterseebootskrieg sich nicht unmittelbar auch gegen die neutrale Schiffahrt richtet.

Wohl aber zieht der Unterseebootskrieg auch die Neutralen in Mitleidenschaft, und zwar zunächst insofern, als einzelne neutrale Schiffe im Kriegsgebiet und außerhalb desselben von deutschen Unterseebooten versenkt worden sind. Zum Teil ist darin allerdings kein Zusammenhang mit dem eigentlichen Unterseebootskrieg zu erblicken. Konterbandeschiffe unterliegen der Beschlagnahme, falls die Konterbande nach Wert, Gewicht, Umfang oder Fracht mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht. (Londoner Deklaration Art. 40.) Ein der Einziehung unterliegendes neutrales Schiff darf aber zerstört werden, falls die Einbringung in einen Hafen das Kriegsschiff einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg der Operationen, worin es derzeit begriffen ist, beeinträchtigen könnte (Art. 49 der Londoner Deklaration, der dem tatsächlichen bisherigen Recht im wesentlichen entspricht). Die deutsche Regierung hat in der Note vom 16. Februar ausdrücklich betont, daß sie auf das Recht, „das Vorhandensein von Konterbande in der Fracht neutraler Schiffe festzustellen und gegebenenfalls aus dieser Feststellung die Konsequenzen zu ziehen", nicht zu verzichten gewillt sei. Es wird aber den Unterseebooten nur in den seltensten Fällen möglich sein, eine Prise in einen heimischen oder besetzten Hafen einzubringen.[86]) Bei großen Entfernungen müßte das Schleppen der Prise sie erheblichen Gefahren aussetzen, da sie ja in aufgetauchtem Zustande ihrer Langsamkeit und Verletzlichkeit halber von jedem aggressiven feindlichen Handelsdampfer oder Fischkutter vernichtet werden können, und erst recht von kreuzenden feindlichen Kriegsschiffen. Aus den gleichen Gründen würde der Erfolg ihrer Operationen stark beeinträchtigt, ja ganz in Frage gestellt werden, wenn sie mit jedem aufgebrachten

Schiffe die langwierige Reise nach einem Prisenhafen antreten sollten. Die Unterseeboote halten sich darum unzweifelhaft innerhalb der Rechtsschranken, wenn sie auch der Beschlagnahme unterliegende neutrale Handelsschiffe innerhalb oder außerhalb des Kriegsgebietes zerstören, und sie liefern damit den Neutralen keinen rechtmäßigen Grund zur Beschwerde.

Neben dieser wohlüberlegten und berechtigten Zerstörung gehen aber auch neutrale Schiffe durch Auflaufen auf Minen im Kriegsgebiet zugrunde, ohne daß daraus der deutschen Seekriegführung ein Vorwurf gemacht werden dürfte. Ein Verbot, Minen auf hoher See zu legen, besteht, wie bereits konstatiert wurde, nicht, und die deutsche Regierung hat mit der Notifikation ein übriges getan, die neutrale Schiffahrt zu warnen. Befährt diese das Kriegsgebiet dennoch, so tut sie es auf eigene Gefahr.

Auch eine mittelbare Wirkung, aber meines Erachtens eine, für die gleichfalls Deutschland die Verantwortung nicht trifft, ist die irrtümliche Torpedierung neutraler Handelsschiffe an Stelle feindlicher, die in einzelnen Fällen vorgekommen ist. Der Mißbrauch neutraler Flaggen und Abzeichen durch England führt derartige Verwechslungen mit Notwendigkeit herbei. Ohne diesen wären solche Verwechslungen nur unter besonders ungünstigen Umständen, etwa bei unsichtigem Wetter, möglich. Die Verantwortung dafür muß aus diesem Grunde im allgemeinen England zugeschrieben werden sowie den neutralen Staaten selbst, die ihre Rechte England gegenüber nicht genügend gewahrt haben. Denn sie sind es, die über die Befugnis zur Führung ihrer Flagge rechtlich zu entscheiden haben und mindestens zum Teil in der Lage gewesen wären, einem entsprechenden Verlangen Nachdruck zu verleihen.

In weitaus den meisten der erwähnten Fälle hätte das bloße Fernbleiben vom Kriegsgebiet genügt, um die Neutralen vor Schaden zu bewahren. Ob sie die Aufforderung dazu befolgen wollten oder nicht, lag in ihrer freien Entscheidung. Da sie sich für das letztere entschlossen haben, steht ihnen aus der Schädigung, die sie sich fahrlässig zugezogen haben, ein Recht auf Beschwerde nicht zu. Sie können jedenfalls die Einstellung des Unterseebootskrieges nicht verlangen, da dieser an sich, so wie Deutschland ihn führt, ja eine dem Völkerrecht entsprechende Form der Kriegführung darstellt, und die daraus gelegentlich resultierende Ver-

nichtung neutraler Schiffe nur eine nicht beabsichtigte und an sich nicht notwendige, durch entsprechendes Verhalten der Neutralen vermeidbare Nebenwirkung ist.[87])

2.

Die Zerstörung feindlicher Schiffe im Unterseebootskriege bringt es mit sich, daß auf denselben beförderte neutrale Güter und Personen in vielen Fällen das Los des Schiffes teilen müssen. Es ist die Frage, ob dieser Umstand den Neutralen Grund zur Beschwerde geben kann. Neutrales Gut unter feindlicher Flagge darf nach Abs. 3 der Pariser Deklaration nicht konfisziert werden. Trotzdem ist die Zerstörung feindlicher Handelsschiffe mitsamt der auf ihnen befindlichen Ladung in den im vorangehenden aufgeführten Fällen der Notwendigkeit ausdrücklich gestattet. Der Kriegführende darf sich nicht auf Kosten Neutraler bereichern, aber ebensowenig kann das untergeordnete Interesse der Neutralen ihn veranlassen, von einer rechtmäßigen und zur Erreichung des Kriegszweckes notwendigen Handlung abzustehen. Sonst könnten ja, wie Heilborn zutreffend bemerkt, die Verbündeten ihre der Zerstörung ausgesetzten Handelsschiffe durch Befrachtung mit neutralen Gütern dieser Gefahr entziehen. Das gleiche ist mit Bezug auf Personen der Fall. Die Neutralen sind gewarnt und wissen, daß feindliche Schiffe im Kriegsgebiet den größten Gefahren ausgesetzt sind. Wollen sie ihnen dennoch Gut und Leben anvertrauen, so sind sie sich bewußt, diese Gefahren zu teilen, und tun es auf eigene Verantwortung. Die Anwesenheit neutraler Personen an Bord kann das feindliche Schiff nicht sakrosankt machen. Das beweist schon der Umstand, daß die Anwesenheit neutraler Personen auf einem Kriegsschiff dasselbe nie vor Beschießung bewahren könnte. Es kann sich hier nur darum handeln, ob die Versenkung des Schiffes an sich berechtigt ist. Mit Recht hat sich auch die deutsche Regierung auf diesen Standpunkt gestellt und ihn in der Note an die Vereinigten Staaten von Amerika vom 10. Juni 1915 mit den Worten zum Ausdruck gebracht: „Insbesondere vermag die Kaiserliche Regierung nicht zuzugeben, daß amerikanische Bürger ein feindliches Schiff durch die bloße Tatsache ihrer Anwesenheit an Bord zu schützen vermögen." Dies gilt schon, wenn das Schiff auf Grund von Repressalien der Vernichtung anheimfällt, denn die Repressalienhand-

lung, wenn auch an sich unerlaubt, wird eben durch ihren Charakter als Repressalie zu einer erlaubten Kriegshandlung und muß als solche von den Neutralen, gegen die sie nicht grundsätzlich gerichtet ist, anerkannt werden.

Im Fall der Zerstörung aus Notwehr tritt noch der weitere Umstand hinzu, daß das zerstörende Schiff gar nicht in der Lage ist, die Anwesenheit neutraler Güter oder Personen auf dem gegnerischen Schiff festzustellen. Und selbst, wenn ihm diese bekannt wäre, so ginge doch das Interesse an der eigenen Erhaltung dem Interesse an der Erhaltung jener vor. Das Kriegsschiff befände sich in diesem Falle gleichzeitig in Notwehr hinsichtlich der feindlichen Besatzung und in Notstand hinsichtlich der neutralen Passagiere.

Diesen theoretischen Erwägungen entspricht auch die bisherige Praxis. Der Gesichtspunkt des überwiegenden Interesses des Kriegführenden am Zustandekommen seiner Operationen hat z. B. die französische Regierung im Jahre 1870/71 veranlaßt, die Verantwortung für die von ihr mit den deutschen Schiffen „Ludwig" und „Vorwärts" versenkten neutralen Güter abzulehnen. Die zum Zwecke der Aburteilung über die Prise eingesetzte Kommission entschied, daß der aus einer rechtmäßigen Kriegshandlung den Neutralen erwachsene Schaden diesen selbst zur Last falle.[88])

Auch im Landkriege gilt der Grundsatz, daß die von der Kriegsnotwendigkeit geforderte Zerstörung und Beschädigung des Privateigentums gestattet ist, während Aneignung, außer im rechtlich geregelten Wege der Requisition, nicht stattfinden darf.[89])

Es ist auch ohne weiteres verständlich, daß die Beschießung einer feindlichen Stadt nicht unterbleiben kann, weil sich vielleicht einige neutrale Einwohner und deren Besitz in ihren Mauern befinden. Das gleiche Recht muß den Handelsschiffen gegenüber schon an und für sich geltend gemacht werden. Seit diese ihrerseits zur Offensive gegen die deutschen Unterseeboote vorgegangen sind, sind sie darüber hinaus auch aus diesem Grunde der Beschießung verfallen. Sie haben sich damit außerhalb des Rechtes gestellt, wie dies durch die Veröffentlichungen der deutschen Regierung allgemein bekanntgegeben worden ist, und wenn Neutrale sich oder ihr Eigentum ihnen anvertrauen, sei es aus Fahrlässigkeit oder aus Parteinahme, so müssen sie in jedem Fall gewärtig sein, die Folgen, die das Verhalten der Handelsschiffe für diese

mit sich bringt, gleichfalls zu tragen. Aus dem durch rechtmäßige Kriegshandlungen der Kriegführenden erlittenen Schaden erwächst den Neutralen auch in diesem Falle kein Recht, die Unterlassung dieser Kriegshandlungen zu verlangen, und dementsprechend auch kein Anspruch auf Genugtuung.

II. Abschnitt
Die Schadensersatzfrage

1.

Aus der Rechtfertigung der Zerstörung eines neutralen Schiffes folgt noch nicht, daß der durch den Verlust erlittene Schaden nicht zu ersetzen sei. Art. 53 der Londoner Deklaration bestimmt, daß für nicht einziehbare neutrale Waren, die sich auf einem gemäß § 49 zerstörten neutralen Schiffe befanden, dem Eigentümer dieser Waren Ersatz zu leisten ist. Und weiter Art. 52: „Wird die Wegnahme eines neutralen Schiffes, dessen Zerstörung gerechtfertigt worden ist, später für nichtig erklärt, so muß die nehmende Kriegsmacht den Beteiligten an Stelle der von ihnen zu beanspruchenden Rückgabe Schadensersatz leisten." Beide Artikel formulieren im wesentlichen hier das geltende Recht.[90]) Daß für Vernichtung neutraler Schiffe durch Minen ein Schadensersatz nicht verlangt werden kann, wurde bereits erwähnt. Das 8. Abkommen der zweiten Haager Friedenskonferenz über die Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen erwähnt keinerlei Ersatzanspruch aus Minenschaden. Es liegt hier auch die Schwierigkeit, in den meisten Fällen wohl die Unmöglichkeit vor, festzustellen, wer von den Kriegführenden die Mine gelegt hat, die im betreffenden Fall das Schiff vernichtete.[91]) In dem vorliegenden Falle kann ein Anspruch um so weniger erhoben werden, als die Neutralen ausdrücklich durch die Bekanntmachung vom 4. Februar 1915 auf die Minengefahr im Kriegsgebiete hingewiesen und vor dem Befahren desselben gewarnt worden sind.

Anders verhält es sich bei irrtümlicher Torpedierung neutraler Schiffe an Stelle feindlicher. Es erscheint billig, demjenigen, der das Opfer einer Verwechslung geworden ist, einen Anspruch auf Ersatz zuzugestehen. Dieser Anspruch müßte auch zugestanden werden, wenn nicht ein eigenes Verschulden der Geschädigten vorläge. Das bürgerliche Recht verneint den Schadensersatzanspruch,

„im Fall der Beschädigte schuldhafterweise unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern“ (§ 254, II. BGB.). Dazu führt das Reichsgericht aus, daß diese Vorschrift keineswegs ein Verhalten des Beschädigten voraussetze, welches gegenüber irgendeinem anderen eine kontraktliche oder außerkontraktliche Rechtswidrigkeit darstelle. Zur Annahme eines konkurrierenden Verschuldens genügt es vielmehr, daß der Beschädigte bei der Handlung, die den Schaden mitverursacht hat, dasjenige Maß von Aufmerksamkeit und Sorgfalt nicht betätigt habe, das nach Lage der Sache zur Wahrnehmung seiner eigenen Interessen geboten war (Dernburg).[92]) Ein ähnlicher Sachverhalt liegt auch hier vor, und der gleiche Rechtsgrundsatz läßt sich wohl auch im Völkerrecht anwenden. Er entspricht nicht nur der Billigkeit. Aus dem Umstand, daß das positive Völkerrecht eine Ersatzpflicht für Minenschaden nicht kennt, kann man schließen, daß neben der Rücksicht auf die militärische Notwendigkeit und der Schwierigkeit, den Urheber des Schadens festzustellen, der Gedanke mitspielte, daß die Neutralen, die in der Regel durch eine Notifikation gewarnt sind, die Gefahr kennen und, wenn sie sie dennoch aufsuchen, dies auf eigene Gefahr tun, eine Nichtbeachtung der Gefahr also ein schuldhaftes Verhalten des Beschädigten im Sinne des § 254 BGB. darstellt, das einen Schadensersatzanspruch ausschließt.

Das Verschulden des geschädigten Neutralen im Falle der versehentlichen Torpedierung eines neutralen Handelsschiffes ist ein Doppeltes. Einmal liegt die Nichtbeachtung der Warnung vor.[93]) Im bürgerlichen Recht muß die Ersatzpflicht selbst wegfallen, wenn die von dem Einen schuldhaft geschaffene Ursache einen Schaden verursachen konnte, die von dem Geschädigten gesetzte Ursache aber den eingetretenen Schaden bewirkt hat (Dernburg). Hier fällt das Moment der Schuld für die durch den Schädiger geschaffene Ursache fort, es sei denn, daß eine nachweisbare Fahrlässigkeit des Unterseebootskommandanten vorliege. Daß Unterseeboote im Kriegsgebiet und außerhalb desselben ihnen begegnende Schiffe, die sie für feindlich ansehen, torpedieren, ist gerechtfertigt. Denn, daß deutsche Unterseeboote neutrale Handelsschiffe vorsätzlich, d. h. in Kenntnis ihrer neutralen Eigenschaft, ohne Untersuchung der Ladung torpedieren, wird selbst die feindliche Presse nicht behaupten wollen. Nur im Falle nachweisbarer Fahrlässigkeit des betreffenden Unterseebootskommandanten könnte

also den Neutralen aus versehentlicher Torpedierung eines ihrer Handelsschiffe ein begründeter Anspruch auf Schadensersatz erwachsen. Es bleibt also im Regelfall die Ursache der fahrlässigen Nichtbeachtung der Warnung durch die Neutralen. Hierzu tritt noch eine weitere, vom Beschädigten selbst gesetzte Ursache. Wie schon betont wurde, geschieht die Verwechslung meist auf Grund des von England angewandten Mißbrauchs neutraler Flaggen und Abzeichen. Bei den Neutralen lag es, sich nicht nach wirkungslosem Protest mit dieser Tatsache abzufinden, sondern durch einen zwingenden Druck auf England den Mißbrauch abzustellen und diese Gefahr für ihre eigenen Schiffe zu beseitigen. Da sie dies unterließen, fallen ihnen auch die Folgen zur Last.

Bei dem Verschulden der neutralen Beschädigten wird nun zu unterscheiden sein, zwischen dem Verschulden des individuellen Beschädigten, das in der Nichtbeachtung der Warnung besteht, und dem seines Staates, das sich als Duldung des Flaggenmißbrauchs äußert. Beim ersteren muß die Schadensersatzforderung mit Hinweis auf die oben dargelegte Begründung ganz allgemein abgelehnt werden. Das letztere dagegen schaltet die Berechtigung des geschädigten Eigentümers von Schiff und Ladung auf Schadensersatz nicht aus. Nur hat sich seine Forderung nicht an Deutschland zu richten, sondern gegen denjenigen, der die Ursache der Schädigung schuldhaft geschaffen hat: den eigenen Staat. Inwieweit dieser dann seinerseits die Berechtigung hat, von England Schadensersatz auf Grund der durch dessen Flaggenmißbrauch geschaffenen Schädigungsursache zu fordern und inwieweit die Unterlassung wirksamer Gegenmaßnahmen gegen diesen bereits einem Verzicht auf die Geltendmachung eines solchen Anspruches gleichkommt, mag dahingestellt bleiben.

2.

Es ist weiter zu erörtern, ob für Vernichtung neutralen Lebens und Gutes auf feindlichen Handelsschiffen Schadensersatz zu leisten sei. Für neutrales Gut entschied, wie schon erwähnt, das französische Prisengericht im Fall des „Ludwig“ und „Vorwärts“ dahingehend, daß der Schaden, der den Neutralen aus einer rechtmäßigen Kriegshandlung der Kriegführenden erwachse, von ihnen selbst zu tragen sei. Die dieser Entscheidung zugrunde liegende Rechtsanschauung, zu der sich auch Calvo ausdrücklich

bekannt hat, ist vor dem Kriege viel bestritten worden. Inzwischen haben sich das Prisengericht Hamburg und das Oberprisengericht Berlin auf den gleichen Standpunkt gestellt, wie seinerzeit das französische Prisengericht.[94]) Sie haben den Ersatz des durch Mitversenkung neutraler Ladung auf feindlichen Schiffen den Neutralen erwachsenen Schadens abgelehnt mit der Begründung, daß die Neutralen keinen Anspruch auf Ersatz des Schadens haben, den sie selbst verursacht haben, indem sie ihr Gut einem gefährdeten Schiff anvertrauten, und ferner, im Hauptteil des Beweises, unter Hinweis darauf, daß weder allgemein eine Norm des Völkerrechts existiere, die hier zum Schadensersatz verpflichte noch die deutsche Prisenordnung eine dahingehende Verpflichtung speziell für Deutschland begründe. Das feindliche Handelsschiff unterliegt in weitem Umfang der Vernichtung als solches und, darüber hinaus, der Vernichtung aus Repressaliengründen und, als irregulärer Kombattant, der Vernichtung aus Notwehr. Bei nach allgemeinen Völkerrechtsnormen zulässiger Versenkung des feindlichen Handelsschiffes als solchem entfällt der Anspruch der dabei geschädigten Neutralen auf Ersatz aus den oben zitierten Gründen. Anders verhält es sich im Fall der Vernichtung aus Repressaliengründen. Die Repressalie richtet sich nur gegen den, der sie hervorgerufen hat, nicht gegen den unbeteiligten Neutralen. Aus diesem Grunde geht es nicht an, sie auf diesen auszudehnen. Man muß also zu dem Ergebnis kommen, daß den Neutralen aus dem Schaden, der ihnen durch die Vernichtung feindlicher Schiffe auf Grund von Repressalie erwächst, grundsätzlich Anspruch auf Schadensersatz zustehe. Dies müßte zugestanden werden, wenn nicht hier wiederum der Umstand des Verschuldens der Neutralen vorläge, und zwar hier nur aus dem einen vorgenannten Grunde, der Nichtbeachtung der Warnung. Dies Verschulden traf allerdings vor dem Erlaß der deutschen Denkschrift vom 10. Februar 1916 nur für das Kriegsgebiet zu, da vorher nur für dieses eine Warnung erlassen war. Es träte also der Fall ein, daß für neutrales Gut und Leben, das vor dem 10. Februar 1916 nur bei Repressalienhandlungen außerhalb des Kriegsgebietes auf feindlichen Schiffen vernichtet wurde, Ersatz zu leisten wäre, nicht aber für das innerhalb desselben vernichtete. Man könnte mit Recht den Neutralen den Vorwurf machen, daß sie die Tatsache der Bewaffnung der noch dazu von ihrer Regierung zum Angriff auf

die Unterseeboote aufgeforderten feindlichen Handelsschiffe schon vor Erlaß der deutschen Denkschrift mit einigem guten Willen hätten erkennen können und daß demgemäß auch schon vor dem 10. Februar 1916 die Benutzung feindlicher Handelsschiffe ihrerseits eine Fahrlässigkeit bedeutete. Inzwischen ist jedenfalls durch die deutsche Denkschrift vom 10. Februar 1916 jeder Zweifel beseitigt. Die Neutralen wissen, daß sie, wenn sie feindliche Handelsschiffe benutzen, die der Vernichtung verfallen sind, deren Schicksal teilen müssen, und tragen die Verantwortung selbst, wenn sie es dennoch tun. Wird also für neutrales Leben und Gut, das vor dem Erscheinen der deutschen Denkschrift vom 10. Februar 1916 außerhalb des Kriegsgebietes auf feindlichen Schiffen lediglich aus Repressaliengründen vernichtet wurde, ein Schadensersatzanspruch nicht absolut ausgeschlossen, so muß er jedenfalls von diesem Zeitpunkt ab ausdrücklich abgelehnt werden. Was die neutralen Güter anbetrifft, so tritt der weitere Umstand erschwerend hinzu, daß sie, nach der von England beliebten Ausdehnung des Konterbandebegriffs, die, wie die deutsche Regierung im „Reichsgesetzblatt" öffentlich bekanntgemacht hat und auch in der Note an Amerika vom 16. Februar 1915 ausdrücklich betont hat, infolgedessen auch von ihr gegen England angewandt wird, in allen Fällen, wo sie sich auf nach England bestimmten feindlichen Schiffen befinden,[95]) aus Konterbande bestehen und daher schon von vornherein der Beschlagnahme und, den Umständen entsprechend, der Zerstörung verfallen sein werden. In diesen Fällen wird man der deutschen Regierung das Recht nicht abstreiten können, der Präsumtion entsprechend einen Schadensersatzanspruch auch aus diesem Grunde abzulehnen.

Als irregulärer Kombattant unterliegt das feindliche Handelsschiff ferner von vornherein der Vernichtung aus Notwehr. Im Fall der Notwehr ist dem Kriegführenden keine Wahl gelassen, ob er zerstören will oder nicht; er muß es tun, um seine eigene Existenz zu erhalten. Es liegt also bei dieser berechtigten Handlung keinesfalls eine Absicht vor, neutrales Gut oder Leben, dessen Vorhandensein auf dem gegnerischen Schiffe in den seltensten Fällen bekannt sein wird, mit zu treffen. Das wäre allerdings kein Grund, einen Anspruch auf Schadensersatz auszuschließen. Aber der Neutrale weiß, daß er, falls er sich einem solchen Schiffe mit Gut oder Leben anvertraut, von dieser Notwendigkeit, wenn

auch unbeabsichtigt, mit betroffen wird. Die Benutzung oder Nichtbenutzung eines der Zerstörung verfallenen Schiffes steht in seiner freien Wahl. Er kann aber nicht, wenn er sein Interesse fahrlässig gefährdet, die Haftung eines Dritten aus dem daraus entstandenen Schaden beanspruchen.

Eine bemerkenswerte diesbezügliche Äußerung Halls, bemerkenswert auch deshalb, weil der Autor Engländer ist, zitiert Strupp im „Lusitania"-Heft der „Zeitschrift für Völkerrecht":

„. . . Though neutral property in enemy ships possesses immunity from confiscation, the neutral owner is not protected against loss arising accidentally out of the association with belligerent property, in which he has chosen to involve his merchandise. Just as a neutral individual in belligerent territory must be prepared for the risks of war and cannot demand compensation for loss or damage of property resulting from military operations carried on in a legitimate manner, so, if he places his property in the custody of a belligerent at sea, he can claim no more than its bare immunity from confiscation and he is not indemnified for the injury accruing through loss of market and time, when it is taken into the captors port, or in some cases at any rate for loss through its destruction with the ship."

Hier stellt sich eine englische Autorität des Völkerrechts durchaus auf den Standpunkt des § 254 BGB., so daß man mit um so mehr Recht den diesem zugrunde liegenden Rechtsgedanken als einen allgemeingültigen auch auf das Völkerrecht übertragen kann. Es wird also grundsätzlich eine Haftung für den aus rechtmäßigen Kriegshandlungen den Neutralen erwachsenen Schaden von deutscher Seite in jeder Hinsicht abgelehnt werden müssen.

Schluß

Die rechtliche Stellung der Neutralen im Seekriege

Es mag zum Schluß noch auf eine Erscheinung hingewiesen werden, die, wie überhaupt in diesem Kriege so besonders im Handelskriege sich bemerkbar gemacht hat: das, wenn auch vielleicht formell in den meisten Fällen schwer angreifbare, so doch dem Geiste wahrer Neutralität widersprechende Verhalten der Neutralen.

Die deutschen Noten an Amerika haben verschiedentlich darauf hingewiesen, so besonders die Note vom 16. Februar 1915, die sich unter anderm mit der von den Neutralen geübten Duldung der rechtswidrigen Unterbindung des neutralen Handels mit Deutschland und mit dem durch die amerikanische Regierung tolerierten ungeheuren Waffenhandel amerikanischer Lieferanten mit den Feinden Deutschlands befaßt. Es heißt darin: „Die deutsche Regierung gibt sich wohl Rechenschaft darüber, daß die Ausübung von Rechten und die Duldung von Unrecht seitens der Neutralen formell in deren Belieben steht und keinen formellen Neutralitätsbruch involviert; sie hat infolgedessen den Vorwurf des formellen Neutralitätsbruches nicht erhoben. Die deutsche Regierung kann aber, gerade im Interesse voller Klarheit in den Beziehungen beider Länder, nicht umhin, hervorzuheben, daß sie mit der gesamten öffentlichen Meinung Deutschlands sich dadurch schwer benachteiligt fühlt, daß die Neutralen in der Wahrung ihrer Rechte auf den völkerrechtlich legitimen Handel mit Deutschland bisher keine oder nur unbedeutende Erfolge erzielt haben, während sie von ihrem Recht, den Konterbandehandel mit England und unsern andern Feinden zu dulden, uneingeschränkten Gebrauch machen." Dieser Vorwurf trifft alle am Seeverkehr beteiligten Neutralen, am schwersten jedoch die Vereinigten Staaten von Amerika, die stets die Sache des Rechts zu vertreten behauptet

haben und noch behaupten, und dazu durch ihre Großmachtstellung auch vor allen andern Neutralen berufen erscheinen, deren Verhalten in diesem Kriege aber am wenigsten wahrer Neutralität gleichkommt. — Daß der amerikanische Waffenhandel mit der Entente einen Umfang erreicht hat, der über das bloße Geschäft privater Handelsleute weit hinausgeht und sich zu einer staatlich tolerierten und unter Duldung der Regierung englischerseits organisierten Kriegshilfe ausgestaltet hat, führt Meurer eingehend im letzten Teil seiner Schrift „Der Lusitaniafall" aus. Er weist auch bereits auf die „amtliche Unterstützung der englischen Konterbandepolitik" durch Amerika hin, die darin liegt, daß die amerikanische Regierung englischen Agenten erlaubt, „in amerikanischen Häfen die ausfahrenden Schiffe darauf zu untersuchen, ob nicht eine von England mit dem Makel der Konterbande behaftete Ladung an Bord ist". Dem steht gegenüber der zum mindesten energische Einspruch, den Amerika immer wieder gegen die Verhinderung der Konterbandezufuhr an England durch die deutschen Unterseeboote erhebt. Rechnet man dazu noch die deutlichen Sympathiekundgebungen Amerikas für die Entente und die dankbare Anerkennung der amerikanischen „sympathie active" durch eine offizielle Feier zu Ehren des amerikanischen Botschafters in Paris, so wird man kaum mehr bezweifeln, daß das Verhalten der Vereinigten Staaten nicht von reinem Geschäftsinteresse, sondern auch von einer Parteinahme für die Entente diktiert ist, die sich mit dem Geiste wahrer Neutralität nicht mehr vereinigen läßt. Bis hierher ist indessen das Verhalten Amerikas mit dem Buchstaben des Neutralitätsrechtes noch in Einklang zu bringen, wie sich denn auch die Vereinigten Staaten zur Rechtfertigung ihres Verhaltens in der Munitionsfrage stets auf den Art. 7 des 13. Haager Abkommens berufen.[96]) Aber auf einem weiteren Gebiete, das bei Meurer nicht behandelt ist, obwohl es der Beachtung durchaus würdig ist, trifft auch dies nicht mehr zu.

Art. 12 des 13. Abkommens der zweiten Haager Konferenz vom 18. Oktober 1907 besagt: „Sofern die Gesetzgebung der neutralen Macht nicht anderweitige besondere Bestimmungen enthält, ist es den Kriegsschiffen der Kriegführenden, abgesehen von den in diesem Abkommen vorgesehenen Fällen, untersagt, sich innerhalb der Häfen, Reeden oder Küstengewässer einer solchen Macht länger als 24 Stunden aufzuhalten".[97]) Nun ist aber die

24-Stunden-Regel ausdrücklich von Amerika in die amerikanische Neutralitätserklärung vom 8. Oktober 1870 übernommen und seither von ihm wie von England, das diese Regel in seiner Instruktion vom 31. Januar 1862 aufgestellt hatte, in allen Kriegen wiederholt worden.[98]) Ferner stellt Art. 6 des Washingtoner Vertrages von 1871, den die Vereinigten Staaten im Alabamastreit England aufzwangen, unter anderem die Regel auf: „Eine neutrale Regierung ist gehalten, nicht zu erlauben oder zu dulden, daß ein Kriegführender ihre Häfen dazu benutze, um seine militärischen Vorräte oder Waffen zu vermehren, noch Mannschaften anzuwerben.“[99]) Diese Vorschrift ist übernommen worden in den Art. 18 des 13. Haager Abkommens mit dem Wortlaut: „Die Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen die neutralen Häfen, Reeden und Küstengewässer nicht benutzen, um ihre militärischen Vorräte oder ihre Armierung zu erneuern oder zu verstärken oder um ihre Besatzung zu ergänzen.“ Scheint sich dies Verbot auch einseitig an die Kriegsschiffe der Kriegführenden zu richten, so ist doch ersichtlich, daß es gleichzeitig auch die Neutralen treffen muß, da die Kriegsschiffe nicht imstande wären, ohne die Unterstützung der Neutralen die verbotenen Handlungen zu begehen. Trotz dieser zum Teil von ihm selbst aufgestellten Rechtssätze gewährt Amerika den Hilfskreuzern und bewaffneten Handelsschiffen Englands unbeschränkten Aufenthalt in seinen Häfen und gestattet ihnen, militärische Vorräte, angeworbene Mannschaften und anderweitige Konterbande in unbegrenztem Maße aufzunehmen. Es sei nur an den englischen Hilfskreuzer „Lusitania“ erinnert, der vor seiner letzten Fahrt schon dreimal im Dienst der britischen Admiralität Munition und Truppen aus Amerika nach England befördert hatte: Anfang Februar Unterseebootsteile, am 26. Februar 7440 Kisten Munition, 225 Kisten Ausrüstungsgegenstände und 7000 Schußwaffen; am 4. April Geschütze und Gewehre. Ein anderes Schiff der Cunard-Linie, die „Orduna“, hat nachgewiesenermaßen am 19. März 1915 die Überfahrt angetreten mit Munition und anderem Militärgut im Werte von 171822 Pfund, Flugzeugen, Automobilen, Feldgeschützen, zwei 38,1-cm-Kanonen. Bei einer dieser Fahrten wurden auch 600 kanadische Offiziere und Soldaten befördert.[100]) In einer Zuschrift eines Deutschamerikaners an die „Kölnische Zeitung“[101]) vom 24. November 1915 heißt es: „Einer Newyorker Zeitung aus

den letzten Tagen des August entnehme ich, daß innerhalb weniger Tage die Dampfer „Espagne“, „Stampalia“, „Wacousta“, „Virginian“, „Zealandia“, „Bankdale“, „Takaia Maru“, „La France“, „Huronian“, „Arabic“, „Tropea“, „Philadelphian“, also zwölf Dampfer mit Waffen, Munition und Explosivstoffen im Wert von mehr als vier Millionen Dollar aus Newyork ausliefen. Die „Arabic“ allein führte auf ihrer letzten Fahrt nach England über eine Million Dollar in diesen drei Kategorien.“ Es würde zu weit führen, noch weiter auf die Einzelheiten einzugehen, die in dieser Zuschrift aufgezählt sind, schon diese wenigen Zeilen genügen, um zu zeigen, in welchem Maße Amerika seine Häfen der Munitionsversorgung Englands durch dessen Hilfskreuzer und bewaffnete Handelsschiffe dienstbar macht.

Es mochte nun vor der deutschen Denkschrift vom 10. Februar 1916 zweifelhaft erscheinen, inwiefern Hilfskreuzer und bewaffnete Handelsschiffe unter den Begriff des Kriegsschiffs fallen. „Für den Begriff des Kriegsschiffs,“ sagt Wehberg, „sind keineswegs die Eigentums- oder sonstigen Verhältnisse des bürgerlichen Rechts entscheidend, sondern vielmehr die bloße Einreihung in die staatliche Kriegsmarine.“ [102]) Diese Einreihung ist für die englischen Hilfskreuzer „Lusitania“ und „Mauretania“ durch die Aufnahme in die offizielle Liste der Kriegsflotte erfolgt. [103]) Die Eintragung in die Liste dient als offizielle Kundgebung, daß der Kriegführende das betreffende Kauffahrteischiff in ein Kriegsschiff umgewandelt hat (Art. 6 des 7. Abkommens der zweiten Haager Konferenz). [104]) Sie ist also maßgebend für Gegner sowohl wie für Neutrale, denen ja kein anderes Mittel gegeben ist, die Umwandlung nachzuprüfen. Letztere können sich auch nicht darauf berufen, daß etwa die derzeitige Beschäftigung des Schiffes keine militärische sei und es deshalb als Privatschiff angesehen werden könne. Die Admiralität braucht ja die ihr zur Verfügung stehenden Schiffe nicht nur zum Kampf zu verwenden. „Die Bestimmung sowie die Art der Bewaffnung sind gleichgültig,“ sagt Wehberg. Zudem kann die Bestimmung, Kriegsmaterial für die englischen Truppen zu befördern, die, wie die britische Gesandtschaft in Bern zugab, die „Lusitania“ auf ihrer letzten Fahrt gehabt hat, sehr wohl eine militärische genannt werden, auch wenn sie durch Beförderung von Passagieren maskiert wird. Man könnte einwenden, daß sich aus dieser Auffassung

zu ergeben scheint, daß auch die Bestimmung eines neutralen Handelsdampfers, der Kriegsmaterial nach England befördert, eine militärische genannt werden könne. Hier ist indessen zu beachten, daß der neutrale Dampfer nicht in die britische Kriegsmarine eingereiht und daher auch nicht der Befehlsgewalt der britischen Admiralität unterstellt ist. Er handelt im Auftrag des neutralen Reeders, und seine Aufgabe ist lediglich, bestellte Ware abzuliefern. Von einer militärischen Verwendung kann daher bei ihm nicht die Rede sein.[105])

Es kann der amerikanischen Regierung der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie sich in bezug auf die unbeschränkte Aufnahme britischer Hilfskreuzer in ihren Häfen und die Ausrüstung derselben mit Kriegsmaterial nicht in Einklang mit den von ihr selbst aufgestellten und anerkannten Rechtsregeln befindet. Schwieriger ist die Frage in betreff der bewaffneten Handelsschiffe, die nicht in Kriegsschiffe umgewandelt sind und nicht als solche geführt werden, wohl aber zu defensiven und offensiven Zwecken bewaffnet und von der englischen Admiralität nicht nur zum Widerstand, sondern auch zum Angriff gegen die deutschen Unterseeboote aufgefordert worden sind. Wenn auch die deutsche Praxis sich mit vollem Recht auf den Standpunkt gestellt hat, sie nicht mehr als friedliche Handelsschiffe, sondern als Kriegsschiffe zu behandeln, so existieren doch Rechtsregeln für diesen unvorhergesehenen Fall noch nicht. Man wird aber, da diese Schiffe sich am Kampf beteiligen, auch ohne nach geltendem Recht Kriegsschiffe zu sein, von einem wirklich neutralen Staate erwarten können, daß er den Umständen Rechnung trägt und sich nicht durch Duldung und Unterstützung zum Teilhaber rechtswidriger Unternehmungen macht, anstatt, wie es das wertvolle Vorrecht der Neutralen ist, das Recht zu verteidigen und gegen seine Verletzung zu protestieren, auch in Fällen, wo ein solcher Protest nicht den eigenen Nutzen bezweckt.

W e h b e r g ist der Meinung, „Amerika, das selbst die Widerstandsleistung für zulässig erachtet (Art. 10 des amerikanischen Naval war code), muß daher bewaffnete Handelsschiffe in seine Häfen lassen.“[106]) Erkennt aber Amerika auch ein Angriffsrecht der Handelsschiffe an? Und kann es seine Unterstützung der rechtswidrigen englischen Kriegführung mit irgendeinem Schein des Rechts bekleiden? Denn eine Unterstützung liegt vor in

doppeltem Sinne: Zunächst in der völligen Nichtbeachtung der durch diese Maßnahmen Englands geschaffenen Rechtslage, die sich darin äußert, daß sowohl diese Maßnahmen geduldet werden als auch den Handelsschiffen in ihrem neuen Charakter als illegitime Kombattanten dieselben Rechte gewährt werden, die friedlichen Handelsschiffen zukommen. Sodann in dem Versuch, durch scharfe Proteste Deutschland zu verhindern, aus der veränderten Rechtslage seinerseits die Konsequenzen zu ziehen, d. h. dem unberechtigten Angriff des feindlichen Handelsschiffes zuvorkommend, dieses warnungslos zu torpedieren.

Aus dem Verhalten der Vereinigten Staaten von Amerika erwächst der deutschen Regierung das Recht, Abstellung zu fordern, und, wenn diese nicht stattfindet, im Repressalienwege vorzugehen. Ist eine Möglichkeit zu letzterem aus politischen und aus Zweckmäßigkeitsgründen jetzt nicht gegeben, so bleibt sie der Zukunft vorbehalten. Deutschland wird die Achtung seiner Rechte durch die Vereinigten Staaten früher oder später verlangen müssen, wenn seine Machtstellung nicht geschädigt werden soll. Denn der rechtswidrige Wille, den Amerika in diesem Kriege zur Schau trägt, wird fortdauern und immer wieder zur Äußerung gelangen, wenn er nicht durch wirksame Maßregeln gebrochen wird. Es liegt nicht innerhalb des Rahmens dieser Ausführungen, Wege zu erörtern, auf denen das geschehen kann. Es sei nur zum Schlusse und als Konsequenz des Vorausgehenden darauf hingewiesen, daß eine Reform des Völkerrechts, falls eine solche nach dem Kriege vorgenommen werden sollte, sich auch mit einer schärferen und eingehenderen Regelung der Pflichten der Neutralen im Kriege zu befassen haben wird.

Anhang

Der Nordsee-Erlaß der britischen Admiralität vom 3. Nov. 1914[107])

During the last weeks the Germans have scattered mines indiscriminately in the open sea on the main trade route from America to Liverpool via the North of Ireland. Peaceful merchant ships have already been blown up with loss of life by this agency. The White Star liner Olympic escaped disaster by pure good luck. But for the warnings given by British cruisers, other British and neutral merchant and passenger vessels would have been destroyed. These mines cannot have been laid by any German ship of war. They have been laid by some merchant vessel flying a neutral flag which has come along the trade route as if for the purposes of peaceful commerce and, while profiting to the full by the immunity enjoyed by neutral merchant ships, has wantonly and recklessly endangered the lives of all who travel on the sea, regardless of whether they are friend or foe, civilian or military in character.

Minelaying under a neutral flag and reconnaissance conducted by trawlers, hospital ships, and neutral vessels are the ordinary features of German naval warfare. In these circumstances, having regard to the great interests entrusted to the British Navy, to the safety of peaceful commerce on the high seas, and to the maintenance within the limits of International Law of trade between neutral countries, the Admiralty feel it necessary to adopt exceptional measures appropriate to the novel conditions under which this war is being waged.

They therefore give notice that the whole of the North Sea must be considered a military area. Within this area merchant shipping of all kinds, traders of all countries, fishing craft, and all other vessels will be exposed to the gravest dangers from mines which it has been necessary to lay, and from warships searching vigilantly by night and day for suspicious craft. All merchant and fishing vessels of every description are hereby warned of the dangers they encounter by entering this area except in strict accordance with Admiralty

directions. Every effort will be made to convey this warning to neutral countries and to vessels on the sea, but from the 5th of November onwards the Admiralty announce that all ships passing a line drawn from the northern point of the Hebrides through the Faroe Islands to Iceland do so at their own peril.

Ships of all countries wishing to trade to and from Norway, the Baltic, Denmark, and Holland are advised to come, if inward bound, by the English Channel and the Straits of Dover. There they will be given sailing directions which will pass them safely, so far as Great Britain is concerned, up the East Cost of England to Farn Island, whence a safe route will, if possible, be given to Lindesnaes Lighthouse. From this point they should turn north or south according to their destination, keeping as near the coast as possible. The converse applies to vessels outward bound. By strict adherence to these routes the commerce of all countries will be able to reach its destination in safety, so far as Great Britain is concerned, but any straying, even for a few miles from the course thus indicated, may be followed by fatal consequences.

Anmerkungen

[1]) Deutscher Reichs- und Königlich Preußischer Staatsanzeiger Nr. 42 vom 18. Februar 1916.

[2]) Geffcken, Heilborn, Liszt, Schramm, Ullmann, Wehberg.

[3]) Neuerdings haben sich England und Frankreich von der Londoner Deklaration gänzlich losgesagt (s. Nordd. Allg. Zeitg. Nr. 179 vom 30. Juni 1916 und Nr. 188 vom 9. Juli 1916), und so ist daraufhin durch Verordnung vom 22. Juli 1916 auch die deutsche Prisenordnung wesentlich verschärft worden (s. Reichsgesetzblatt Nr. 166).

[4]) Vgl. Wehberg, Das Seekriegsrecht, § 2. – Schramm, Das Prisenrecht, § 2. — Geffcken, Das Seekriegsrecht, § 164. — Pohl, England und die Londoner Deklaration, S. 9.

[5]) Nauticus 1914. Die militärische und rechtliche Bedeutung der Blockade. S. 287.

[6]) Papierblockaden sind solche, welche die Wirkungen der Blockade ohne Aufwendung zureichender militärischer Machtmittel von den als blockiert erklärten Örtlichkeiten lediglich auf Grund des bekanntgegebenen Verkehrsverbotes durchzusetzen suchen (Schramm, S. 169).

[7]) Zeitschrift für Völkerrecht 9, 1.

[8]) Vgl. Schramm, § 61, 2.

[9]) Dagegen erklärte die britische Admiralität am 3. Nov. 1914 die ganze Nordsee als Kriegsgebiet und sperrte dadurch den Zugang zu mehreren neutralen Ländern von der Seeseite fast gänzlich. Vgl. Pohl, S. 14.

[10]) Ähnlicher Meinung: Meurer, Wehberg, Heilborn, Scholz.

[11]) Vgl. Geffcken, Liszt, Schramm, Ullmann, Wehberg, Oppenheim.

[12]) Oppenheim.

[13]) Vgl. Schramm, S. 59.

[14]) Ausführung der deutschen Abordnung in der Sitzung des Komitees der 3. Kommission vom 11. und 12. Sept. 1907.

[15]) Wehberg, S. 59.

[16]) Vgl. zu diesem Abschnitt: Perels, S. 312. — Schramm, S. 299. — Schücking, S. 134.

[17]) Art. 1 Abs. 7.

[18]) Martens-Geffcken, Recueil, Bd. 2. 1870—78.

[19]) Nahe an der schottischen Grenze.

[20]) S. Anhang.

[21]) Die britische Erklärung gibt wohl, da sie nur "ships of all countries wishing to trade to and from Norway, the Baltic, Denmark and Holland" auffordert, den Weg durch die Straße von Dover zu nehmen, unausgesprochen zu verstehen, daß Schiffe, die mit Deutschland Handel zu treiben wünschen, diese Bewachungsstelle nicht passieren dürfen.

[22]) Dieser Vorwurf erstreckt sich auch auf das Verhalten Deutschlands bei dem Akt des Minenlegens selbst. (Neutrale Flagge!) S. Anhang.

[23]) Art. 3 des 8. Haager Abkommens.

[24]) Vgl. 2. Kap. 2. Abschn. § 2.

[25]) Schücking, S. 136, Wehberg, S. 81 f., Oppenheim, S. 85 f.

[26]) Art. 1 und 5, des 8. Haager Abkommens.

[27]) Lib. 40 de legibus I, 3. Zit. bei Rivier, S. 10.

[28]) Lehrbuch des Völkerrechts, S. 14.

[29]) Hugonis Grotii de iure belli ac pacis libri tres. Moeno-Francofurti 1626, S. 10.

[30]) Das europäische Völkerrecht der Gegenwart, S. 30.

[31]) Vgl. u. a. Hall, III, 3. — Moore, § 1212.

[32]) Hall, III, 3. — Oppenheim, II, § 194. — Taylor, S. 572.

[33]) Hall, III, 3.

[34]) S. 299.

[35]) Fraglich scheint es, ob man nicht der deutschen Prisenordnung eine besondere Stellung vor denjenigen der anderen Staaten einräumen sollte. Rehm sagt zwar, sie sei keine Völkerrechtsquelle, überhaupt nicht Rechts-, sondern nur Dienstvorschrift und gibt ihr nur die rechtliche Bedeutung, daß sie Rechtssätze bezeuge. Da sie aber sämtliche Bestimmungen der Londoner Deklaration unverändert in sich aufgenommen hat, diese aber, wie in der „Einleitenden Bestimmung" alle Signatarmächte bezeugt haben, „im wesentlichen den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts entsprechen", mag sie zwar formell eine Dienstvorschrift sein, materiell aber kann sie, da sie allgemein geltendes Völkerrecht bezeugt, wohl als Völkerrechtsquelle bezeichnet werden.

[36]) Indem Rußland und Deutschland den Art. 3 des 6. Haager Abkommens sich „vorbehielten", haben sie sich mindestens für den dort erwähnten Fall entschädigungslose Zerstörung vorbehalten.

[37]) Zit. bei Hall, III, 3. Anm. S. 459.

[38]) Interessant ist, daß auch Napoleon I. den gleichen Wunsch in einem Brief an M. Armstrong und in seinen Memoiren ausgesprochen hat. Ihm war es um die Freiheit des Privateigentums zu Land und zur See und um die Freiheit des Handels zwischen kriegführenden Staaten zu tun. S. Cauchy, Le droit maritime international (Paris 1862) II, S. 361.

[39]) In Art. 4 des Oxforder Seekriegsreglements des Instituts für Internationales Recht heißt es: Destruction des navires et des marchandises confiscables. — Il n'est permis aux belligérants de détruire les navires ennemis saisis qu'en tant qu'ils sont sujets à confiscation et en présence d'une nécessité exceptionnelle, c'est-à-dire lorsque l'exigent la sécurité du navire capteur ou le succès des opérations de guerre, dans lesquelles celui-ci est actuellement engagé". S. Wehberg, S. 295, Anm. 4.

[40]) Der verschärfte Seekrieg. Zeitschrift für Völkerrecht, Bd. IX, S. 44 f.

[41]) Das Beuterecht im Land- und Seekriege, S. 65.

[42]) S. Lusitaniaheft der Zeitschrift für Völkerrecht.

[43]) Vgl. Kap. 2, I und Kap. 3, III, 1.

[44]) Im Original gesperrt gedruckt. Lusitaniaheft der Zeitschrift für Völkerrecht.

[45]) S. Lusitaniaheft der Zeitschrift für Völkerrecht. Im Original gesperrt.

[46]) v. Tirpitz und das deutsche Seekriegsrecht.

[47]) S. Lusitaniaheft der Zeitschrift für Völkerrecht.

[48]) S. J. v. Hartmann, Kritische Versuche, II. Militärische Notwendigkeit und Humanität. 1887.

[49]) S. Blume, Strategie. Eine Studie. 1882.

[50]) S. J. C. Bluntschli, Gesammelte kleine Schriften, Bd. II, 1881.

[51]) Im Original gesperrt gedruckt.

[52]) Vgl. hierzu auch Fleischmann im Lusitaniaheft der Zeitschrift für Völkerrecht.

[53]) Letzteres ist der Fall: a) Bei den Vorschriften, die sich auf das Einbringen der Prisen beziehen, denn das Unterseeboot wird im Regelfall die Prise nicht einbringen können. b) Mit Bezug auf das angebliche Widerstandsrecht der feindlichen Kauffahrteischiffe gegen die Aufbringung; denn dieses wird den Unterseebooten gegenüber, ihrer technischen Eigenart wegen, noch weniger geltend gemacht werden dürfen als gegenüber den übrigen Kriegsschiffen. Auf beides wird im weiteren näher einzugehen sein.

[54]) Der Begriff der „Einheitlichen" oder „Fortgesetzten Reise" kommt im Seekriegsrecht in zwei variierenden Bedeutungen vor: a) Im Konterbanderecht bedeutet sie, daß eine Ware mit feindlicher Endbestimmung nicht nur auf der Fahrt nach den feindlichen Häfen, sondern auch auf der Fahrt nach neutralen Häfen als Konterbande weggenommen werden kann (Wehberg, S. 113). b) Im Blockaderecht bedeutet sie, daß ein Schiff als Blockadebrecher weggenommen werden darf: 1. Wenn es zwar zunächst nach einem neutralen Hafen fährt, das Endziel der Reise aber ein blockierter Hafen ist und das Schiff von der Blockade Kenntnis hat. Diese Kenntnis wird vermutet; 2. wenn es nach geglücktem Blockadebruch zwar bereits einen neutralen Hafen angelaufen, den Heimatshafen aber noch nicht erreicht hat (Wehberg, S. 158).

[55]) Das Nichtbestehen eines Ausfuhrverbots in einem neutralen Lande für einen bestimmten Artikel der absoluten Konterbande genügte z. B. schon, um die Vermutung der feindlichen Endbestimmung aller nach diesem Lande bestimmten Waren der betreffenden Gattung zu begründen.

[56]) Auf die Friedensrepressalie näher einzugehen, würde zu weit führen. Ich verweise hierfür auf die Abhandlung von Schoenborn, Die Besetzung von Veracruz (Zur Lehre von den völkerrechtlichen Selbsthilfeakten), 1914.

[57]) Eine negative Kriegsrepressalie wäre z. B. die Unterlassung der Rettung von feindlichen Schiffbrüchigen oder der Bergung von feindlichen Verwundeten.

[58]) Z. B. von Lueder, Taylor und im Manuel des lois de la guerre.

[59]) Z. B. von Bluntschli und von Taylor.

[60]) Falsch ist es, wenn Fiore ein Richteramt des Staates in einer diesen selbst betreffenden Angelegenheit ganz allgemein ablehnt mit den Worten: „Non possiamo amettere che lo stato stesso possa essere giudice e parte." Der Staat kann sehr wohl über einen seiner Herrschergewalt Unterworfenen in einer Sache, die ihn selbst betrifft, Richter sein. Man denke z. B. an Hochverrat und ähnliche Delikte, die zu bestrafen zweifellos Sache des betroffenen Staates ist.

[61]) International Law. A treatise. Vol. II, p. 305 f.

[62]) Schoenborn, Besetzung von Veracruz, S. 22—23.

[63]) Hierunter wäre aus dem gegenwärtigen Kriege zu begreifen z. B. die Internierung der englischen Zivilisten, die aber auch noch unter den Begriff der Retorsion (Erwiderung einer Unbilligkeit durch eine andere

ähnliche) Unbilligkeit (Schoenborn) fallen könnte, und vor allem die Gegenmaßregeln gegen die Internierung der gefangenen Unterseebootsmannschaften.

[64]) S. Abschnitt II § 1.

[65]) Zeitschrift für Völkerrecht VIII, S. 156.

[66]) Triepel in Zeitschrift für Völkerrecht VIII, S. 379, und deutsche Denkschrift vom 10. Febr. 1916.

[67]) Zit. bei Meurer, Lusitaniafall, S. 32. S. auch Denkschrift.

[68]) Der große Krieg, 16. Heft, S. 1548.

[69]) Der große Krieg, Heft 15, S. 1418.

[70]) Über die Folgen, die dieses Verfahren für die neutrale Schiffahrt zeitigte, wird später zu handeln sein.

[71]) Kölner Zeitung vom 30. Okt. 1915, Nr. 1107.

[72]) Im Original gesperrt gedruckt.

[73]) Auf die Angriffe von Wehberg gegen diese Übertragung von Regeln des Landkriegsrechts auf den Seekrieg wird unten einzugehen sein.

[74]) Auf die einzelnen Einwände Oppenheims und ihre Widerlegung durch Triepel näher einzugehen, würde zu weit führen. Es sei daher zur besseren Orientierung auf die betr. Aufsätze selbst verwiesen.

[75]) Die ganze Auffassung vom Widerstandsrecht der Handelsschiffe ist nur zu verstehen, wenn man bedenkt, daß sie aus der Zeit der Holzschiffe stammt, denen regelmäßig ein einzelner Treffer wenig anhaben konnte, sodaß das Kriegsschiff Zeit behielt, seine überlegene Bewaffnung zu entfalten.

[76]) Vgl. den Artikel „Amerikas unneutrale Haltung" in Nr. 766 der Kölnischen Zeitung vom 30. Juli 1915.

[77]) Commentaries upon International Law, III, S. 434.

[78]) Gegensätzlich Wehberg, Seekriegsrecht, S. 283.

[79]) Der sich auch Wehberg anschließt, der nur neutralen Schiffen gegenüber ein Recht zur Anhaltung gelten läßt. (S. 257 f.)

[80]) Vgl. Wehberg, Seekriegsrecht, S. 270 u. 344/5.

[81]) Vgl. Wehberg, Seekriegsrecht, S. 282 f.

[82]) Die Verurteilung des Kapitäns Fryat zeigt, daß die deutsche Justiz den gleichen Standpunkt einnimmt; ebenso die deutsche Regierung, die ihn andernfalls begnadigt haben würde.

[83]) Die Torpedierung aus Notwehr ist begreiflicherweise nicht auf das Kriegsgebiet zu beschränken, denn Notwehr greift überall Platz, wo ein unrechtmäßiger Angriff vorliegt.

[84]) S. hierzu Huber in Zeitschrift für Völkerrecht, VII.

[85]) Deutsche Note an Amerika vom 16. Febr. 1915.

[86]) Bisher ist es nur in drei Fällen deutschen Unterseebooten geglückt, Prisen einzubringen. 1. Im März 1915 hat ein Unterseeboot die beiden holländischen Dampfer „Batavier V" und „Zaanstrom", mit wertvoller Lebensmittelladung nach London bestimmt, in den Hafen von Zeebrügge eingebracht. 2. Ein anderes Unterseeboot hat den englischen Dampfer „Glenearse" bei Aberdeen aufgebracht und mit Prisenbesatzung in einen deutschen Hafen abgeliefert. 3. Im August 1915 hat ein Unterseeboot den amerikanischen Segler „Paß of Balmaba", auf dem sich bereits eine mehrköpfige englische Prisenbesatzung, unter der Führung eines Offiziers befand, und dessen Ladung aus Baumwolle bestand, aufgebracht und durch einen einzigen deutschen Unteroffizier in einen deutschen Hafen einbringen lassen. (Reichsanzeiger Nr. 42 vom 18. Febr. 1916.)

[87]) Die Rechtsfrage des Flaggenmißbrauchs ist eingehend behandelt bei Meurer, Der Lusitaniafall, S. 46 f.

[88]) S. Dupuis, Le droit de la guerre maritime, S. 335 f.

[89]) S. Ullmann, Völkerrecht, S. 496.

[90]) Die Bestimmungen des preußisch-amerikanischen Handelsvertrages von 1799, auf welche die Vereinigten Staaten im Falle des „William P. Frye" eine Schadensersatzforderung stützten, sind wohl als durch die neuere Völkerrechtsentwicklung aufgehoben zu betrachten. Vgl. Krauel in der Zeitschrift für Völkerrecht, IX, 1.

[91]) Schücking versucht diese Schwierigkeit mit dem Vorschlag einer Solidarhaftung der Kriegführenden zu beseitigen. S. Zeitschrift für Internat. Privat- und öffentl. Recht von Niemeyer, XVI, S. 151.

[92]) S. Dernburg, Die Schuldverhältnisse nach dem Recht des Deutschen Reichs und Preußens, I, S. 86 f.

[93]) Diese Warnung hat allerdings nur Bedeutung, wenn der Warnende, der die Gefahr selbst erzeugt hat, berechtigt war, sie zu erzeugen.

[94]) Vgl. Rechtssprüche in den Fällen „Glitra", „Maria" und „Indian Prince". — Zeitschrift für Völkerrecht, IX, 3, S. 399 f.

[95]) Diese kommen für die Torpedierung hauptsächlich in Betracht.

[96]) Art. 7 des 13. Haager Abkommens lautet: „Eine neutrale Macht ist nicht verpflichtet, die für Rechnung des einen oder des andern Kriegführenden erfolgende Ausfuhr oder Durchfuhr von Waffen, von Munition, sowie überhaupt von allem, was einem Heere oder einer Flotte von Nutzen sein kann, zu verhindern.

[97]) Die erwähnten Ausnahmefälle sind in Art. 14 und 19 behandelt und beziehen sich auf Beschädigung des Schiffes, den Zustand der See und auf den Fall der Unmöglichkeit, innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft Kohlen zu erhalten.

[98]) Einicke, Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Seekrieg, S. 181. — Dieser Umstand ist wichtig im Hinblick auf den Art. 28 des von England nicht ratifizierten 13. Abkommens, der besagt, daß die Bestimmungen des Abkommens nur zwischen den Vertragsmächten Anwendung finden und nur dann, wenn die Kriegführenden sämtlich Vertragsparteien sind.

[99]) S. Herbert Trainé, Das Gastrecht im Seekriege, S. 82.

[100]) Zeitschrift für Völkerrecht, Bd. IX, Heft 2, S. 6. Fleischmann.

[101]) Nr. 1193.

[102]) Seekriegsrecht, S. 64.

[103]) Meurer, Lusitaniafall, S. 18 f. und deutsche Note an Amerika.

[104]) Vgl. Meurer, Lusitaniafall, S. 18 f.

[105]) England hat bekanntlich auf der zweiten Haager Konferenz versucht, einer Unterscheidung zwischen Kriegsschiffen (vaisseaux de combat) und Hilfsschiffen (vaisseaux auxiliaires) rechtliche Bedeutung zu verschaffen. Unter den Begriff der Kriegsschiffe sollten nur die Kampfschiffe fallen, unter den der Hilfsschiffe jedes feindliche oder neutrale Handelsschiff, „das zur Beförderung von Seeleuten, Kriegsausrüstung, Heizmaterial, Lebensmittel, Wasser und anderen Vorräten an Kriegsbedarf für eine Flotte verwendet wird oder das zur Ausführung von Ausbesserungen, zur Übermittlung und Einziehung von Nachrichten bestimmt ist, sofern ihm die Verpflichtung obliegt, den Marschbefehlen, die ihm unmittelbar oder mittelbar von der Flotte erteilt werden, Folge zu leisten. Ebenso sollte jedes Schiff unter diese Begriffsbestimmung fallen, das zur Truppenbeförderung Ver-

wendung findet." (Schramm, Prisenrecht, S. 257.) Diese Hilfsschiffe sollten nach dem englischen Vorschlag gleichfalls unter die Rechtsregeln für Kriegsschiffe gestellt werden. Diese Änderung würde dazu geführt haben, daß Konterbandeschiffe ohne Prisengerichtsverhandlung in allen Fällen zerstört werden konnten. Die „über das notwendige Maß hinausgehende Steigerung der Rechte der Kriegführenden und die erhebliche Verschlechterung der Lage der neutralen Schiffahrt", die diese Bestimmung herbeigeführt haben würde, bewogen die Vertreter der übrigen Mächte auf der zweiten Haager Konferenz, insbesondere die niederländische und nordamerikanische Abordnung den Antrag abzulehnen. Die deutsche Praxis hat ihn indessen in diesem Kriege sehr zuungunsten der einstigen Antragsteller in gewissem Umfang verwirklicht und die Entwicklung, die aus der Praxis für das spätere Seekriegsrecht vorausgesagt werden kann, geht wohl darauf hin, daß später auch die „Hilfsschiffe" dem Kriegsrecht unterstellt sein werden.

[106]) Wehberg in Köln. Zeitung, Nr. 766 vom 30. Juli 1915.

[107]) S. Pohl, England und die Londoner Deklaration, S. 106.

Literatur

Blume, Strategie. Eine Studie. Berlin 1882.

Bluntschli, Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten. 3. Auflage. Nördlingen 1887.

Bluntschli, Gesammelte kleine Schriften. II. Nördlingen 1881.

Bulmerincq, Völkerrecht oder Internationales Recht. Handbuch des öffentlichen Rechts. Freiburg i. B. und Tübingen 1884.

Calvo, Le Droit International théorique et pratique. 3. Auflage. Paris 1880.

Dernburg, Die Schuldverhältnisse nach dem Recht des Deutschen Reichs und Preußens. 4. Auflage, bearbeitet von Engelmann. Halle 1909.

Dupuis, Le Droit de la Guerre Maritime. Paris 1899.

Einicke, Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Seekrieg nach dem Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907. Tübingen 1912.

Fiore, Trattato di Diritto Internazionale Pubblico. 3. Auflage. Torino 1887.

Geffcken, Das Seekriegsrecht. Handbuch des Völkerrechts von Holtzendorff. IV. Hamburg 1889.

Geßner, Kriegführende und neutrale Mächte. Ein Beitrag zur Reform des Internationalen Rechts in Kriegszeiten.

Grotius, De Iure Belli ac Pacis Libri Tres. Moeno-Francofurti 1626.

Hall, A Treatise on International Law. 3. Auflage. Oxford 1890.

J. v. Hartmann, Kritische Versuche. I. Der Deutsch-Französische Krieg. Berlin 1876.

Hautefeuille, Les Droits et les Devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime. Paris 1848.

Heffter, Das Europäische Völkerrecht der Gegenwart. 8. Ausgabe, bearbeitet von Geffcken. Berlin 1888.

Heilborn, Völkerrecht. Enzyklopädie der Rechtswissenschaft von Holtzendorff und Kohler. II. Berlin-Leipzig 1904.

Klüber, Europäisches Völkerrecht. 2. Auflage, bearbeitet von Morstadt. Schaffhausen 1851.

Lawrence, Essays on some disputed Questions in Modern International Law. 2. Auflage. Cambridge 1885.

Liszt, Das Völkerrecht. 10. Auflage. Berlin 1915.

Loreburn, Privateigentum im Seekrieg. In deutscher Übersetzung herausgegeben von Th. Niemeyer. München und Leipzig 1914.
Lueder, Krieg und Kriegsrecht im allgemeinen. Handbuch des Völkerrechts von Holtzendorff. IV. Hamburg 1889.
Martens-Cussy, Recueil manuel et pratique de traités, conventions et autres actes diplomatiques etc. 2e sér. par F. H. Geffcken. II. 1870—1878. Leipzig 1887.
Massé, Le Droit Commercial dans ses Rapports avec le Droit des Gens et le Droit Civil. Paris 1844.
Meurer, Der Lusitaniafall. Eine völkerrechtliche Studie. Tübingen 1915.
Moore, A Digest of International Law. Washington 1906.
Nys, Le Droit International. Bruxelles-Paris 1904.
Oppenheim, International Law. A treatise. II. War and Neutrality. 2. Auflage. London 1912.
Ortolan, Règles internationales et Diplomatie de la Mer. 4. Auflage. Paris 1864.
Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1882.
Phillimore, Commentaries upon International Law. London 1857.
Pillet, Les Lois actuelles de la Guerre. 2. Auflage. Paris 1901.
Pistoye-Duverdy, Traité des Prises Maritimes. Paris 1855.
Pohl, England und die Londoner Deklaration. Berlin 1915.
Pradier-Fodéré, Traité de Droit International Public. Paris 1906.
Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. Stuttgart 1889.
Schramm, Das Prisenrecht in seiner neuesten Gestalt. Berlin 1913.
Schoenborn, Die Besetzung von Veracruz. Zur Lehre von den völkerrechtlichen Selbsthilfeakten. Berlin-Stuttgart-Leipzig 1914.
Taylor, A Treatise on International Public Law. Chicago 1901.
Trainé, Das Gastrecht im Seekrieg. Dissertation. Würzburg 1912.
Ullmann, Völkerrecht. Tübingen 1908.
Vattel, Le Droit des Gens. Nouv. éd. par Pradier-Fodéré. Paris 1863.
Wehberg, Das Seekriegsrecht. Handbuch des Völkerrechts von Stier-Somlo. IV. Berlin-Stuttgart-Leipzig 1915.
Wehberg, Das Beuterecht im Land- und Seekriege. Tübingen 1909.
Wehberg, v. Tirpitz und das Deutsche Seekriegsrecht. Bonn 1915.
Wheaton, Elements of International Law. 2. Auflage von Lawrence. London 1864.
Wildman, Institutes of International Law. II. International Rights in Time of War. London 1850.
Woolsey, Introduction to the Study of International Law. Reprinted from the 4th American Edition. London 1875.

Aufsätze

Binding, Brie, Fleischmann, Kohler, Laband, Strupp, in Zeitschrift für Völkerrecht, IX, 2. Der Lusitaniafall im Urteil von deutschen Gelehrten.
Heilborn, Der verschärfte Seekrieg. Zeitschrift für Völkerrecht, IX, 1, S. 44.
Huber, Die kriegsrechtlichen Verträge und die Kriegsraison. Zeitschrift für Völkerrecht, VII, S. 351.
Krauel, Ein völkerrechtlicher Streitfall zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika. Zeitschrift für Völkerrecht, IX, 1, S. 11.

Nauticus, Die militärische und rechtliche Bedeutung der Blockade. S. 279. Berlin 1914.
Oppenheim, Die Stellung der feindlichen Kauffahrteischiffe im Seekrieg. Zeitschrift für Völkerrecht, VIII, S. 154.
Rehm, Der Unterseebootskrieg. Zeitschrift für Völkerrecht, IX, 1, S. 20.
Schücking, Die Verwendung von Minen im Seekrieg. Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht von Niemeyer, XVI, S. 121.
Triepel, Der Widerstand feindlicher Handelsschiffe gegen die Aufbringung. Zeitschrift für Völkerrecht, VIII, S. 378.